VITTORIO EM.

PIZZOFALCONE

NAZIONALE
B. Prov.
Miscellanea
P
75
416
NAPOLI
VITTORIO EM. III

BIBLIOTECA PROVINCIALE

Armadio
Palchetto
Num.° d' ordine 72
20224

Digitized by Google

ms-D-76-416

Digitized by Google

Digitized by Google

Beſchreibung

zu

der wachſenden Karte

von dem

Kanale zwiſchen England und Frankreich,

aus den

beſten neueſten engliſchen und franzöſiſchen Karten

und Berichten

geſammelt und ausgearbeitet

von

P. de Löwenörn,

Contre-Admiral, Commandeur des Dannebrog-Ordens und Dannebrogsmann, Ritter des St. Wladimir-Ordens und des Ordens du merite militaire, erſtem Deputirten des Königl. General-Zollkammer- und Commerz-Collegii in Sachen der Kanäle, der Häfen und Leuchtfeuer, Director des Königl. Seekarten-Archivs, Oberlootſen auf Seeland, der Königl. Däniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften ordentlichem Mitgliede und der Königl. Academie der Wiſſenſchaften zu Paris, wie auch mehrerer gelehrten Geſellſchaften correſpondirendem Mitgliede.

Unter beſtändiger Leitung des Herrn Verfaſſers, aus dem Däniſchen überſetzt

von

P. Clauſen,

Kriegs-Aſſeſſor.

Herausgegeben von dem Königl. Seekarten-Archiv.

Kopenhagen, 1817.

Gedruckt bey C. A. H. Möller, Hof- und Univerſitäts-Buchdrucker.

Digitized by Google

Vorerinnerung des Herausgebers.

Bisher ist das Königl. Dänische Seekarten-Archiv vorzüglich und beinahe einzig damit beschäftigt gewesen, die Seekarten von den Küsten der dänischen Staaten und den angränzenden Fahrwassern herauszugeben. Da es bei der Errichtung desselben am Schlusse des Jahres 1784 wenig oder nichts in diesem Fache unternommen fand, so mußte es zuerst dafür Sorge tragen, zweckmäßige Aufmessungen der Küsten und Untersuchungen der Fahrwasser zu bewirken. Die von der Königlichen Dänischen Gesellschaft der Wissenschaften herausgegebenen geographischen Karten haben dazu, mit Rücksicht auf die Gestalt der Küsten und die geographische Lage der Hauptpunkte, wichtige Beiträge geliefert. Was in Ansehung der Seekarten seitdem bewirkt oder ausgeführt worden, kann man aus den vom Archive von Zeit zu Zeit herausgegebenen Karten und Schriften ersehen. Freilich ist das Ziel, wohin man zu gelangen sich theils wünschen könnte, und das man sich theils vorgesetzt hatte, noch nicht völlig erreicht; der Zweck einer jeden solcher Unternehmungen muß immer ein Streben nach einem höhern Grade der Vollkommenheit seyn. Durch den Krieg, in welchen Dänemark im Jahre 1807 unglücklicherweise verwickelt ward, geriethen die in Gang gebrachten Aufmessungen und Untersuchungen, wie auch die auszuführenden Pläne in Stocken. Die Folgen des Krieges legen natürlich, wenigstens eine Zeitlang, Hindernisse in den Weg, dergleichen Arbeiten mit erwünschter Kraft fortsetzen zu können.

Indessen wäre es zu wünschen, daß das Archiv nicht möchte bei dem Imstandehalten der schon herausgegebenen Karten stehen bleiben, sondern daß es den zu erwarten gestifteten Nutzen durch die Herausgabe mehrerer Karten, die unsern seefahrenden Landsleuten und vielleicht auch andern nützlich seyn könnten, allmählig erweitern möchte.

Wir haben von unsern Seefahrern nicht selten den Wunsch äußern hören, eine gute Karte von dem Kanale zwischen England und Frankreich, als Fortsetzung unsrer herausgegebenen Karte von der Nordsee, zu erhalten. Aus der Ursache hoffen wir, die gegenwärtige Karte und die Beschreibung derselben werde eine gefällige

Aufnahme finden. Eine deutliche Beſchreibung iſt ſehr wichtig und ſollte, zufolge unſrer angenommenen Grundſätze, immer einer Karte beigefügt werden; denn es iſt unmöglich auf den Karten alles anzudeuten, was man in den Beſchreibungen durch Worte erklären kann.

Wir haben uns bemühet die beſten Nachrichten zu ſammeln, welche wir zu der Beſchreibung des gedachten Fahrwaſſers haben erhalten können. Die mehreſten dieſer Nachrichten ſind aus den neueſten engliſchen Sailing Directions und beſonders aus Steels new and complete Pilot for the britiſh Channel &c. 1815 herausgezogen; wobei aber nicht unbemerkt übergangen werden dürfte, daß wir auf nicht wenigen Stellen Unübereinſtimmungen zwiſchen den engliſchen Karten und den erwähnten Beſchreibungen gefunden haben, obgleich mehrere ſowohl von dieſen als jenen canferirt worden ſind. Admiral Knight hat ſich in unſern Zeiten duech ſeine See-Beobachtungen und ſeine hydrographiſchen Arbeiten in England berühmt gemacht; er wird als eine gültige Autorität citirt. Es iſt bedauernswerth, daß die Karten- und Buchhändler in England ſo wenig Ehrgefühl haben, um nicht Mangel an Gewiſſen zu ſagen, den Namen und die Reputation eines Mannes zu mißbrauchen, indem ſie ihre herausgegebenen Karten, auf welchen wir nicht unbedeutende Unübereinſtimmungen gefunden haben, nicht nur auf ſeine Beobachtungen gründen, ſondern ihn ſogar als Verfaſſer derſelben angeben. Sollte Admiral Knight ſeine Beobachtungen der Behörde mitgetheilt haben, ſo ſind ſie auch ohne Zweifel ſehr nachläßig von ihnen benutzt worden; vielleicht haben ſie die nicht gehörig geprüften Zeichnungen dem Kupferſtecher übergeben, welcher blos darauf Rückſicht genommen, die Arbeit mit einem raſchen Ausſehn und dazu mit einer gewiſſen Eleganz geſchwind fertig zu liefern, welches man in einem Lande, wie England, wo ſo viele Kunſtarbeiter ſind, leicht erhalten kann; ſolche Kupferſtecher aber behandeln vermuthlich dergleichen Arbeiten mehr, wie ein Portrait, etwas, das Aehnlichkeit hat, aber nicht die Sache ſelbſt iſt, als dabei mit ſorgfältig geprüftem Fleiße auf Genauigkeit zu ſehen *). Solchergeſtalt dürfen wir die Sachkundigen, welche eine genaue Prüfung übernehmen wollten, auffordern, die engliſchen Karten theils mit einander, und theils mit den Beſchreibungen zu vergleichen, und ſie werden alsdann viele Unübereinſtimmungen finden. Es iſt ſonderbar, das auf Chart of the britiſh Channel, by John Knight 1815, viele Hauptpunkte nicht auf den Breiten- und Länzen-Graden angedeutet ſind, auf welchen ſie zufolge der in England vorgenommenen großen trigonometriſchen Ausmeſſungen und Beobachtungen liegen ſollten. Wir haben deswegen, wie erwähnt, mehrere Karten, und Sailing Directions oder Beſchreibungen mit einander verglichen, und mit dem möglichſten Fleiße nach beſter Beurtheilung das wahrſcheinlich Richtigſte herauszuziehen geſucht. Vornehmlich haben wir uns Chart of the english Channel publ. 1814, by Wittle & Laurie bedient, welche dem Herausgeber eine der mit dem meiſten Fleiße bearbeiteten engliſchen Karten, von denen die wir in Händen gehabt haben, zu ſeyn ſcheint; obgleich man auf derſelben auch einige Unübereinſtimmungen findet, die vermuthlich zum Theil Fehler der Zeichnung oder des Stiches ſind. Den vorerwähnten engliſchen Generalkarten von dem Kanale ſind verſchiedene, theils auf den Karten ſelbſt und theils auf beigelegten Blättern angebrachte, nach dem größern Maaßſtabe deutlicher dargeſtellte Häfen und Küſtenſtrecken beigefügt. Da dieſe zu der Beſchreibung der Einfahrten in die Häfen, und der Leitungsmerkzeichen auf den Küſtenſtrecken viele

*) Es ſei weit entfernt behaupten zu wollen, daß unſre Karten ohne Fehler ſind; wir bemühen uns aber wenigſtens getreu, ihnen ſo viel möglich zu entgehen; wenn wir daher einen Irrthum oder etwas Mangelhaftes entdecken, oder wenn uns zuverläßige Beobachtungen ertheilt werden, ſo ſuchen wir die Karte zu verbeſſern und ſolches hinzuzufügen.

Digitized by Google

Aufklärung geben, so haben wir denselben Plan befolgt, die wichtigsten von ihnen auf gleiche Art beifolgen zu lassen; auch haben sie uns sogar gedient, die Theile auf unsrer Generalkarte, welche damit verglichen werden konnten, mit einer desto größern Genauigkeit (als vielleicht auf den englischen Generalkarten zu finden seyn möchte) abzuzeichnen.

Die französische Küste auf dieser Karte haben wir aus den besten neuesten französischen Special-Karten, welche nach den Tabellen von der geographischen Lage der Oerter und der wichtigsten Hucken geprüft worden, herausgezogen. In Ansehung der auf der Karte angedeuteten und in der Beschreibung angezeigten Tiefen ist zu bemerken, daß die Engländer, so wie wir, 6 Fuß auf einen Faden rechnen, und weil ihr Fußmaaß nur wenig kleiner als das unsrige ist, so haben wir geglaubt, die Tiefen gerade zu so anzeigen zu können, wie sie von den Engländern angegeben sind; die Franzosen aber rechnen nur 5 Fuß auf einen Faden; dieser Unterschied ist also beträchtlich und erfodert die größte Aufmerksamkeit. Wir haben uns bemühet die auf den französischen Karten angedeuteten Tiefenmaaße, wenigstens die wichtigsten, dahin zu reduciren, daß sie mit den übrigen Tiefen auf der Karte übereinstimmend geworden. Dabei dürfte ferner die wichtige Bemerkung gemacht werden, daß die angezeigten Tiefen, nach Angabe, müssen bei niedrigem Wasser zur Springzeit verstanden werden.

Wir schmeichlen uns also unsern Landsleuten eine gute Karte von dem Kanale geliefert zu haben.

Das Besteck der Karte, oder die Größe des Maaßstabes, nach welchem sie gezeichnet worden, ist beinahe dem gleich, nach welchem die mehresten englischen Karten von diesem Fahrwasser abgefaßt sind; aber die Form derselben glauben wir etwas bequemer, als jene zu seyn, weil die großen englischen Karten auf den Schiffen oft sehr unbequem sind.

Landvertonungen haben wir nur einige wenige geliefert, und zwar solche, die wir für die nützlichsten und besten gehalten haben. In Ansehung derselben dürfte noch eine auffallende Bemerkung berührt werden, daß man nämlich auf den englischen Karten Landvertonungen von einem sehr schönen Aussehn findet, wovon aber einige, wenn man auf die Gesichtspunkte Rücksicht nimmt, aus welchen sie gezeichnet worden, den Seefahrern von wenigem oder keinem Nutzen sind, weswegen wir diese weggelassen haben.

In der gegenwärtigen Beschreibung sind alle angegebene Distancen u. s. w. nach dänischen Seemeilen berechnet, deren 15 auf einen Grad des Meridians gehen.

Die in dieser Beschreibung angezeigten Course und Peilungen sind nach dem mißweisenden Kompasse, und zwar so angegeben, wie sie in den Beschreibungen, deren wir uns bedient haben, angeführt waren. Auch hierin darf man sich wohl eben keiner scharfen Genauigkeit gewärtigen; denn, weil die Abweichung der Magnetnadel ohne Zweifel nicht sehr genau angegeben ist, so ist es nicht recht gut möglich gewesen, die Peilungen eines jeden Gegenstandes, wo solche angezeigt sind, mit Bestimmtheit auf den wahren Norden zu reduciren. Zum Glück sind in der ganzen Beschreibung wenige oder beinahe keine Stellen, wo man die angegebenen Peilungen genauer, als bis auf einige wenige Grade zu kennen nöthig hätte, und in Ansehung dieser, wie auch der übrigen Theile

Digitized by Google

der Beſchreibung, muß man Nachrichten abwarten, die zu einem höhern Grade der Vollkommenheit beitragen können; dieſe werden wir, wenn es nöthig iſt, und die erhaltenen Nachrichten als zuverläßig anzuſehen ſind, zur Berichtigung unſrer Karte und der Beſchreibung derſelben künftig zu benutzen nicht ermangeln.

In einem in verſchiedenen Rückſichten engen Fahrwaſſer wie dieſes, wo die Ströme ſehr heftig ſind, dürfte eine Nachricht von der Ebbe und Fluth, der Hafenzeit und der Richtung der Ströme, wie auch die völlige Aufmerkſamkeit des geſchickten Seefahrers von dem größten Nutzen ſeyn. Wir haben in unſrer Beſchreibung Verſchiedenes von dem Wichtigſten, was in den engliſchen und andern Beſchreibungen davon zu finden geweſen, aufgenommen. Um aber nicht irre zu leiten oder unverſtändlich zu werden, haben wir jedoch, wo wir Unübereinſtimmungen zu finden glaubten, nicht alles anführen dürfen.

Digitized by Google

Beſchreibung

der Engliſchen Küſte von Downs an bis zu dem Vorgebirge Lands-End.

Sollte ein auf der Downs-Rhede liegendes Schiff den Kanal weſtwärts hinaufzuſegeln beſtimmt ſeyn, und der Wind wäre weſtlich, ſo kann es im Anfange der Ebbe Anker lichten, und um die Süd-Forelands Hucke herum laviren *). Bei ſolchem Laviren kann man der Küſte bis auf 8 oder 7, Goodwins-Sand aber bis auf 12 Faden Waſſer nahe ſegeln. Wenn die Süd-Forelands Leuchtfeuer zuſammen treffen, welches in W. ¾ N. geſchieht, ſo iſt man ſüdlich vor Goodwins-Sand. Unterhalb Dower ſollte man ſich ſowohl beim Laviren, als auch mit einem offenen Winde, nicht ſo weit von der engliſchen Küſte entfernen, oder ſüdoſtwärts hinüberhalten, daß man beſonders bei niedrigem Waſſer befürchten könnte, einem der zwei langen ſchmalen Gründe the Waene oder the Ridge zu nahe zu kommen; denn zur Springzeit ſetzt der Strom mit einer Geſchwindigkeit von 2½ Meilen quer über ſie weg. An dem Weſt-Ende von the Warne iſt es 7, und an dem Nordoſt-Ende nur 4 Faden tief; man rechnet, daß letzteres in S. S. W. ½ W., 1¼ Meile von Süd-Foreland aus liege. Dieſer Grund iſt beinahe 1½ Meile lang, und man findet auf der Mitte deſſelben nur 15 bis 20 Fuß Tiefe **); er iſt alſo überhaupt den großen Schiffen, und bei Seegang auch den kleinen gefährlich. Auf beiden Seiten deſſelben iſt es 12 bis 13 Faden tief.

Der Grund the Ridge liegt mit dem vorgedachten beinahe parallel; er iſt aber ungefähr 2¼ Meile lang. An dem Nordoſt-Ende deſſelben, wo eine rothe Tonne hingelegt geweſen ***), findet man 21 Fuß Waſſer; es liegt gegen S. z. W. etwas über 2½ Meile von Dowees Citadelle aus und Calais-Cliff wird von da in O S. O. gepeilt. Das Südweſt-Ende deſſelben, wo auf 4 Faden Tiefe eine ſchwarze Tonne hingelegt geweſen, liegt ein wenig über 3 Meilen von Dungeneſs-Leuchtfeuer aus. Die ſeichteſte Stelle aber war durch eine ſchwimmende Marke angezeigt, die ungefähr ½ Meile gegen N. O. von der ſüdweſtlichſten Tonne, und beinahe 1½ Kabellänge von der Weſtſeite des Grundes aus, auf 3 Faden Tiefe lag, wo es eben auf der Kante deſſelben

*) Eine Peilung dieſer Hucke findet man auf dem beigefügten Landpeilungsblatte, zu welchem wir, um Wiederholungen zu vermeiden, für die übrigen darauf befindlichen Landpeilungen hinweiſen.

**) Es wird ein für alle Mal wiederholt, was in der Vorerinnerung geſagt worden, daß alle angegebene Tiefen müſſen bei niedrigem Waſſer zur Springzeit verſtanden werden, wenn ſolches nicht ausdrücklich anders angezeigt wird.

***) Wir ſagen: hingelegt geweſen; denn entweder iſt dieſelbe weggenommen oder weggetrieben.

Anmerk. der engl. Sailing Directions.

nur 12 Fuß tief iſt. Von da nimmt die Tiefe auswärts plötzlich bis auf 5, 10 und 17 Faden zu, allein auf der Kante des Grundes ſelbſt iſt es von dem erwähnten Punkte aus nach beiden Seiten gegen Nordoſten und Südweſten, auf einer Strecke von ½ Meile, nur 14 bis 16 Fuß tief. Uebrigens iſt die Tiefe auf dem ganzen Grunde the Ridge ſehr ungleich, zwiſchen 3½ und 7 Faden.

Von der Stelle aus, wo die ſchwimmende Marke liegt, iſt das Signalhaus auf dem Vorgebirge Grisneſs in S. 72° O., die Süd-Foreland's-Leuchtfeuer in N. 31° O. und der Dungeneſs-Leuchtthurm in N. 52° 30′ W. gepeilt worden *).

Die Breite der Rinne zwiſchen den Gründen the Woene und the Ridge beträgt ungefähr ¼ Meile, die Tiefe iſt veränderlich zwiſchen 13 und 20 Faden; zwiſchen the Warne und der engliſchen Küſte findet man beinahe dieſelbe Tiefe, näher an dem Grunde oder am tiefſten. Beim Laviren zwiſchen the Warne und der Küſte ſollte man dem Grunde nur bis auf 16, und der Küſte nur bis auf 12 à 11 Faden Waſſer nahe ſegeln. Weſten vor Folkſtone geht eine Reihe Klippen ¼ Meile von der Küſte hinaus, nahe an welchen es 12 Faden tief iſt, weswegen man da auf 14 Faden wenden ſollte; auf dem andern Buge von der Küſte aus wird gewöhnlich auf 18 Faden Tiefe gewendet.

Auf Dowers Rhede kann man auf 8 bis 16 Faden Tiefe, wenn die St. James-Kirche in dem Thale, welche einen Thurm ohne Spitze hat, in N. W. ½ N. gepeilt, oder wenn das unterſte eines hellſcheinenden Weges auf der Nordweſtſeite der Citadelle gerade über der Anhöhe geſehen wird, oder auch zwiſchen der Anhöhe und der gedachten Kirche ankern. Man liegt aber auf dieſer Rhede nicht gut, es ſei denn, daß man blos eine Veränderung des Stromes abwarten wollte; denn von dem letzten Viertel der Fluth bis zu dem Schluſſe des erſten Viertels der Ebbe verurſacht der Strom hier gewöhnlich eine ſtark rollende und hohle See. Ein Schiff kann, beſonders wenn es etwas ſtark wehet, leicht von dem Strome gegen die ſüdliche Mauſe des Hafens hinein geworfen werden.

Auf der weſtlichen Mauſe von Dowers Hafen, welche am weiteſten herausgeht, ſtehen 2 Flaggenſtangen; auf der höchſten derſelben iſt, wenn der Hafen 9 Fuß Waſſer hat, am Tage eine rothe Flagge und des Nachts eine Laterne aufgezogen. Die Einfahrt zwiſchen den Mauſen-Köpfen iſt ſehr enge; bei weſtlichem Winde halte man ſich zunächſt dem weſtlichen Kopfe und ſteure auf die Citadelle zu, bis die Pforte des Boſſins fertig wird, alsdann biege man in den Hafen hinein. Dieſer iſt ein guter Zeithafen **), in welchem bei dem höchſten Stande des Waſſers zur Springzeit ungefähr 20 Fuß Tiefe zu finden iſt. Man muß indeſſen merken, daß gleich nach einem Sturme aus Weſten oder Südweſten ſich oft eine Barre oder Sandbank vor die Mündung hinwirft, weswegen es nicht rathſam ſeyn möchte ohne Lootſen da einzulaufen. Bei weſtlichem Winde kann man auf Romney-Bay, indem man das Vorgebirge Dungeneſs ungefähr in W. S. W. peilt, auf 8 bis 12 Faden Tiefe einſtweilen ankern. Dieſes Vorgebirge, auf welchem ein Lampenfeuer ſteht, iſt zwar ſteil, aber nicht hoch, und man kann daſſelbe auf 9 bis 12 Faden Tiefe umſegeln. Man muß darauf achten, daß beinahe 1 Meile in N. O. ½ O. von Dungeneſs aus ein kleiner Grund, Swallow-Bank genannt, liegt, der im Jahre 1805 unterſucht und auf welchem 3 Faden, nach beiden Enden hin allmählig zunehmende Tiefe gefunden worden; an jedem Ende des Grundes liegt eine weiße Tonne, und von der innern Seite deſſelben geht ein Riff gegen das Land hinein, auf welchem es ebenfalls 3 Faden tief iſt.

Nördlich vor Swallow-Bank liegt ein Riff oder Grund, the Roar genannt, der ungefähr mit dem Lande parallel, 1¼ Meile weit gegen O. N. O. ½ O. zu der Küſte Weſten vor Folkſtone hinauf geht; an dem Süd-Ende deſſelben, welches der Küſte etwas näher als Swallow-Bank liegt, hat eine rothe Tonne auf 2 Faden Tiefe gelegen. Die Tiefe dieſes Grundes nimmt von da allmählig nordwärts bis auf 4 Faden zu; zwiſchen dieſem und der Küſte iſt es 3, 4 bis 5 Faden tief. An der äußern Kante deſſelben liegt, wenn man die Dym-Kirche in N. W. ¼ N. peilt, eine Tonne beinahe ½ Meile vom Lande aus.

Ungefähr ½ Meile in W. S. W. von Dungeneſs aus, findet man einen Grund, der ſich beinahe gegen W. z. S. und O. z. N. erſtreckt, auf welchem es bei niedrigem Waſſer 2½ Faden tief iſt. Die Längenmarke von der Mitte deſſelben iſt: wenn die Kirche in Lid mit den Ruinen eines ziemlich weit oben im Lande liegenden alten Kloſters zuſammen trifft. Die Quer-Marke, oder die Marke hier Weſten vor dem Grunde zu ſeyn, wo man 12 Faden Tiefe findet, iſt: wenn die Lidee Mühle und die Kirche zuſammen gehen. Zwiſchen dem Grunde und der Küſte iſt es von 3 bis 8 Faden tief, auf 5 Faden findet man feinen weichen Grund. Kauffarteiſchiffe, die zum einſtweiligen Ankern veranlaßt werden möchten, müſſen die Lider Kirche in N. O. und das

*) Danach ſollte man glauben, daß eine ſchwimmende Marke auf dieſem Grunde läge.

**) Ein Hafen, wo Schiffe nur zur Zeit der Fluth oder bei hohem Waſſer ein- und auslaufen können, bei der Ebbe hingegen mehrentheils oder ganz trocken liegen.

Digitized by Google

Dungeneſs-Leuchtfeuer in O. z. S. bringen, wo ſie 5 Faden Tiefe und guten haltbaren Ankergrund finden, und innerhalb des Striches des heftigen Stromes liegen

Es iſt merkwürdig, daß die Zeitſtröme der Nordſee und des Kanals, oder richtiger des Oceans, einander zwiſchen Dungeneſs und Rye-Bay begegnen; die Fluth der Nordſee überwindet hier die Fluth des Oceans, läuft eine Stunde länger und hebt das Waſſer einige Fuß höher. Wenn die Fluth 3 Stunden oſtwärts gegangen iſt, ſo geht ſie ungefähr 5½ weſtwärts, darauf kentert ſie und geht wieder 6½ Stunden oſtwärts Vier Stunden ehe es bei Dungeneſs zu fluthen aufgehöret hat, fängt die Ebbe an weſtwärts oder den Kanal hinaus zu laufen, ſo daß die Fluth bei Dungeneſs ſich in den letzten 4 Stunden mit der Ebbe des Oceans vereinigt und beide weſtwärts gehen. Wenn die Ebbe bei Dungeneſs in 4 Stunden oſtwärts gelaufen iſt, ſo vereinigt ſie ſich mit der Fluth des Oceans und läuft 4½ Stunden länger, oſtwärts durch die Meerenge bei Dower. Das Zuſammentreffen der Ströme verurſacht bei Dungeneſs einen 7 Fuß höhern Stand des Waſſers, als entweder weiter weſt- oder oſtwärts.

Der Hafen bei Rye liegt ungefähr 2 Meilen weſtlich vor Dungeneſs. Auf der öſtlichen Seite der Einfahrt ſtehen unten am Ufer 2 weißangeſtrichene Baaken, die beim Einſegeln in den Hafen in gerader Richtung gehalten werden müſſen, bis die zwei andern, welche auf der weſtlichen Seite ſtehen, zuſammen gehen, alsdann ſteuert man nach der letzten Marke auf den Ankerplatz zu, wo bei niedrigſtem Waſſer 15 Fuß Tiefe zu finden iſt. An der Mündung des Hafens iſt am Tage eine Flagge und des Nachts ſind 2 Laternen aufgezogen, ſo lange der Hafen 10 Fuß Waſſer hat.

Das Vorgebirge Beachy-Head iſt hoch und ſteil, und zeichnet ſich durch ſeine 7 weißen Klinten kennbar aus. Bei weſtlichem Winde kann man auf der Oſtſeite des Vorgebirges, und zwar gerade außen vor dem Dorfe Eaſtbourn, auf 6 bis 8 Faden Waſſer einſtweilen ankern; man ſollte ſich aber nicht nördlicher legen, denn der Grund iſt da unrein. Von Eaſtbourn bis Beachy-Head, wie auch um das Vorgebirge herum, auf ½ Meile von der Küſte aus, iſt der Grund ebenfalls unrein; aber weiter vom Lande entfernt, findet man feinen weißen Sand. Um das Vorgebirge herum kann man ſich demſelben bis auf 12 à 10 Faden Tiefe nähern; bei ſüdlichem Winde aber iſt es nicht rathſam demſelben zu nahe zu ſegeln, weil beides die Ebbe und Fluth zwiſchen Beachy-Head und Seaford ſtark gegen das Land hinein ſtrömen.

Ungefähr 2 Meilen nordöſtlich von Beachy-Head aus liegt, ½ Meile von der Küſte, welche Pevenſey genannt wird, ein kleiner Grund, auf welchem es nur 12 bis 14 Fuß tief iſt. Die rings um dieſen Grund befindlichen Tiefen ſind ſich ſehr ungleich; an der Südſeite deſſelben findet man 7 bis 9, und an der nördlichen 6 bis 7 Faden. Von dem Nordende des Grundes peilt man die Pevenſeyer Kirche in N. N. W. und von dem Süd-Ende das Vorgebirge Beachy-Head in Weſten. Hier außen darf man der Küſte nur bis auf 15 Faden Tiefe nahe kommen.

Die Scheere Royal-Sovereign, auf welcher es nur 14 Fuß tief iſt, liegt 1½ Meile in O. S. O. von Beachy-Head aus. Auf dieſer Scheere peilt man die Pevenſeyer Kirche in N. N. W. und Faieleigh, eine hohe Huckr, 1½ Meile weſtlich von Rye, in O. N. O. beinahe 3 Meilen entfernt. Wenn zwiſchen dem weſtlichſten der 7 weißen Klinten und der Hucke von Beachy-Head eine Oeffnung von der Größe einer Segelsbreite gehalten wird, ſo führt dieſe Richtung auf die Scheere zu. Ueberdem ſind in der Nähe von Royal-Sovereign mehrere Scheeren und Untiefen zu finden, wovon eine, die Rattan genannt wird, in N. W. von deſſelben, und eine andere, die Harſe of Willington heißt, ½ Meile ſüdöſtlich von deſſelben aus liegt; es iſt daher in allen Fällen klüger ſich in gehöriger Entfernung von Beachy-Head zu halten.

Im Jahre 1801 gerieth ein Weſtfahrer auf einen Grund, wo er das Vorgebirge Beachy-Head in W. N. W., und das Dorf Eaſtbourn in einer Entfernung von 1½ Meile in N. W. ½ W. peilte; er fand auf dem Grunde 15 Fuß und zwiſchen demſelben und der Küſte 6 Faden Tiefe *).

Ungefähr 1 Meile weſtlich vor Beachy-Head liegt der Cuckmoor-Hafen, ſo man gewöhnlich bey niedrigem Waſſer 6, und bey hohem Waſſer zur Springzeit 13 bis 14 Fuß Tiefe findet. Die Einfahrt iſt aber zuweilen, beſonders nach einem ſüdlichen Sturm, mit dem Sande und Schlamm, welche die Wellen von dem Grunde des Meers aufwerfen, beinahe verſtopft; allein das ſtark auslaufende Waſſer des Fluſſes ſpühlt alles wieder weg. Zwiſchen Beachy-Head und Cuckmore iſt die Küſte ſteil und die Tiefen ſind nahe an derſelben ſehr ungleich.

Auf der Seaford-Rhede giebt es bei nördlichen und nordöſtlichen Winden gerade vor der Stadt, in der Richtung, wenn man die 5 der 7 weißen Klinten ſehen kann, einen ſehr guten einſtweiligen Ankerplatz von 7 bis

*) Auf den Karten iſt dieſer Grund nicht angedeutet; zufolge dieſer Angabe ſollte er etwas außerhalb Royal-Sovereign liegen.

auf 10 Faden, auf welcher letztern Tiefe aber nur die Mitte der westlichsten dieser Klinten sichtbar ist, und wo man das Vorgebirge Beachy-Head in S. O. z. O. peilt.

Newhafen in der Mündung des Ouse-Flusses, ist beynahe von gleicher Beschaffenheit, als der oben erwähnte Cuckmore Hafen; doch sind hier zwei Muljen befindlich, auch ist es etwas tiefer, als auf der vorgedachten Stelle.

Ungefähr 2½ Meilen westlich vor Newhafen liegt Brighthelmstone. Dieser Ort hat mehrere kleine Fahrzeuge, welche, weil daselbst kein Hafen ist, so beschaffen seyn müssen, daß sie mit dazu eingerichteten Gangspillen auf das Ufer können aufgezogen werden.

New-Shorehafen ist eben wie Cuckmore- und Newhafen in der Einfahrt eines Flusses befindlich. Dieser hat eine größere Tiefe als jene; in der Mündung desselben ist es bei niedrigem Wasser zwar nur 3, dagegen aber bei hohem Wasser 18 Fuß tief. Kleine Schiffe von 8 bis 9 Fuß Tiefstechen können etwas unterhalb der Stadt, welche ungefähr ¼ Meile oberhalb der Einfahrt befindlich ist, immer flott liegen. Diejenigen, welche von Osten herkommen, werden der Mündung des Flusses zeitig gewahr; allein die, welche von Westen herkommen, können sie, weil die westliche Hucke etwas herausgeht, nicht sehen, ehe sie gerade vor derselben sind. Auf der Osthucke stehen zwei Baaken, die während des Einsegelns zusammen gehalten werden müssen, bis man der Steuerbordeküste ganz nahe komme, längs welcher der Cours nach dem Ankerplatze fortgesetzt wird.

Die eben nicht große Stadt Arundel liegt eine gute Meile innerhalb der Küste an einem Flusse, dessen Einfahrt durch eine gute Mulje gedeckt ist, wo die Tiefe zur Zeit der halben Fluth 2, und bei hohem Wasser beynahe 3 Faden beträgt. In dem Hafen ist es bei niedrigem Wasser 4 bis 5 Faden tief.

Ungefähr auf dem halben Wege zwischen der Einfahrt nach Arundel und der Einfahrt nach Pagham geht ein Steinriff, Bognorrocks genannt, beinahe ½ Meile gegen S. O. z. S. von der Küste aus, welches denjenigen, die auf der Rhede the Park ankern wollen, gefährlich ist; um von diesem Riffe frey zu gehen, halte man Culver-Cliff auf der Insel Wighe vor der Hucke Selseabill offen, und man segle dem Riffe nicht näher, als bis auf 4 Faden Tiefe.

Wollte man von Süden herkommend Osten um die Overs-Gründe auf the Parks Rhede einlaufen, so halte man einen bei Pagham liegenden Hain mit der Stadt Chichester und mit einem hellscheinenden Wege auf Baw-Hill zusammen; das allernnfehlbarste Leitungmerkzeichen aber ist das im Jahre 1794 an der Ostseite der Owers-Gründe angelegte schwimmende Leuchtfeuer *). Auf the Parks Rhede, wo man es bei mehrern Gelegenheiten für besser hält einstweilen vor Anker zu gehen, als auf Downs-Rhede, beträgt die Tiefe 4½ bis 5 Faden und darüber.

Wenn ein auf the Parks Rhede liegendes Schiff westwärts durch den Loe Strom segeln wollte, so muß es, nachdem es Anker gelichtet hat, so weit südlich steuern, bis die Südseite des Berges Semi von der Hucke Culver-Cliff, welche beide auf der Insel Wighe liegen, beinahe gedeckt ist; diese Richtung muß es während der Durchfahrt durch den Strom, wo 5, 6 bis 7 Faden Tiefe zu finden ist, genau halten, und wenn das Senkblei 10 Faden angiebt, so kann es den Cours seiner fernern Bestimmung gemäß fortsetzen. Schiffe, die den Kanal hinauf oder herunter segeln, müssen sich, besonders bei stillem und nebelichtem Wetter, hüten, daß sie den Owers-Gründen nicht zu nahe kommen, weil der Strom während des letzten Viertels der Fluth und der ganzen Ebbe stark über diese Gründe einwärts setzt; beinahe ½ Meile östlich vor denselben findet man eine Tiefe von 18 Faden, es ist aber nicht rathsam ihnen näher zu kommen, als bis auf 20 Faden Tiefe. Wenn Selseabill ungefähr in Norden gepeilt wird oder mit Rookshill zusammen geht, so ist man gerade außen vor der Mitte dieser Gründe. Die Chichester-Kirche mit Rookshill, beinahe in N. O. ½ N., zusammen gesehen, giebt die Länenmarke von dem westlichen Ende des Grundes, welcher Pollier genannt wird, an; wenn diese beiden Gegenstände sich so von einander entfernen, daß Chichester östlicher auf den Hügel zuzieht, so kann man getrost Westen um diesen Grund nach Chichesters Meerbusen, nach Spithead oder nach Portsmouth hinauf, wie auch nach St. Helens-Rhede hinunter segeln

Um über die vor der Einfahrt nach Chichesters Hafen liegende Barre oder Sandbank zu segeln, ist es nothwendig schon in einer Entfernung von beinahe 1 Meile die Boshamer Kirche ein wenig westlicher, als mitten in die Oeffnung zwischen den beiden Hucken zu bringen; diese Richtung führt in die westliche Tiefe hinein, wo man auf 5 bis 7 Faden ankern kann. Die Barre ist aber sehr veränderlich.

Das vor wenigen Jahren bei dem von der Insel Wight angehenden Bembridge-Riffe angelegte schwimmende Leuchtfeuer ist denjenigen, welche auf St. Helens- und Spitheads-Rhede einlaufen wollen,

*) Zu mehrerer Aufklärung sowohl hierüber, als auch über das in der Folge vorkommende, siehe die der Beschreibung von Goodwins-Sand beigefügte, im Jahre 1804 von dem Archive herausgegebene, spezielle Situations-Karte von den Einfahrten nach Portsmouth, wie auch von den Owers-Gründen.

Digitized by Google

ein nützliches Leitungsmerkzeichen; dieſes Leuchtfeuerſchiff liegt ungefähr 1½ Kabellänge Oſten vor Nabs Tonne. Um dieſes von dem ſchwimmenden Leuchtfeuer bei den Owers-Gründen, welches nur mit einer Feuerlaterne verſehen iſt, unterſcheiden zu können, ſind hier zwei, eine auf jedem Maſte, welche 43 Fuß von einander entfernt ſtehen, und zugleich verſchiedene Höhen haben, angebracht, indem die eine Feuerlaterne 25, und die andre 18 Fuß über das Verdeck des Schiffes erhaben iſt. Außerdem iſt die Einfahrt nach Spearhead ſehr gut durch Tonnen bezeichnet.

Auf dem Grunde oder Riffe Horſe-Sand nimmt die Tiefe einwärts allmählig ab; die äußerſte Seite deſſelben, welche beim Einſegeln am Steuerbord bleibt, iſt durch 5 ſchwarze Tonnen, die alle auf 26 à 27 Fuß Tiefe liegen, bezeichnet. Bei dem Einſegeln halte man Kirkers Thurm ein wenig nördlicher als in N. N. W., oder mit den Kaſernen auf dem Forte Monkton zuſammen, bis man den auf dem Werfte ſtehenden Glockenthurm Weſten vor dem Kirchthurme in Portsmouth ſehen kann. Der eigentliche Ankerplatz auf Spearheads Rhede iſt da, wo man die Citadelle Southſea in N. O. z. O. und beides Kirkers- und Monktons-Pünte in N. W. peilt, auf einer Tiefe von 14 Faden; große Schiffe ſollten Browndowns Pünte vor Kikers Pünte offen halten.

Auf Spearheads Rhede liegen einige verſunkene Wracke, welche durch Tonnen bezeichnet ſind. Ungefähr ⅓ Meile in N. ¼ O. von der Harſee Tonne, der nördlichſten der 5 Tonnen auf Horſe-Sand, iſt auf der Weſtſeite des Wracks von dem Schiffe the Boyne, eben in der Einfahrt nach Portsmouth, eine weiße Tonne auf 30 Fuß Waſſer hingelegt. An dem Wracke von Royal George liegt, etwa ¼ Kabellänge Oſten vor demſelben, eine rothe Tonne auf 14 Faden Waſſer; auf dem Wracke ſelbſt iſt es 4½ Faden tief. Die Tonne bei dem Wracke von the Edgar iſt ebenfalls roth, und liegt ¼ Meile gegen N. W. von der Horſer Tonne aus, auf 12 Faden Tiefe.

Wenn ein Schiff nach Spearheads Rhede hinauf laviren müßte, ſo kann es Kirkers Thurm auf beide Seiten der Kaſernen in der Feſtung Monkton bringen. Dem Grunde Warner ſollte man jedoch nicht näher als auf 12, Deans Tonne nicht näher als auf 9 à 10, und Horſes Tonne nur bis auf 11 Faden Tiefe nahe ſegeln. Das Riff Romands-Land iſt ziemlich ſteil, und es giebt nahe bei demſelben 18 à 16 Faden Tiefe, weswegen man gleich wenden muß, ſobald die Tiefe abnimmt.

Diejenigen, welche nach Portsmouth hinein wollen, müſſen, wenn ſie bis an die Horſer Tonne gekommen ſind, eine in Gosport errichtete Baake mit der Blockhouſer Pünte zuſammen bringen; dieſe Richtung führt zu zwei Tonnen hin, die bei dem Einſegeln am Backbord gehalten werden müſſen.

Auf der weſtlichen Seite der Einfahrt nach Spearhead findet man folgende Tonnen: und zwar erſtlich auf dem Princeſſin-Grunde, wo an dem ſüdöſtlichen Ende deſſelben eine ſchwarze Tonne auf 28, und an dem Nordweſt-Ende eine weiße auf 32 Fuß Tiefe mit lehmigem Boden liegt. Auf dem Grunde ſelbſt, welcher beinahe eine Viertelmeile lang iſt, beträgt die geringſte Tiefe 3 bis 4 Faden. Schiffe, die von Weſten herkommen, ankern oft auf Sandawn-Bai, der Bucht auf der Südoſtſeite der Inſel Wight, um die Zeit der Fluth zur Auffahrt nach Spearhead u. ſ. w. abzuwarten; woſelbſt ſie bei den Winden von W. bis N. O. einen guten Ankerplatz von 7 Faden Tiefe auf Sandgrund finden, wenn ſie Sandowns Kaſtell in N. N. W. und Culver-Cliff in N. N. O. peilen. Es ſoll nach Angabe auf einigen Stellen in dieſer Bucht ſteinigen Grund geben, der das Ankertau zernagt. Man kann der Küſte hier in der Bucht ziemlich nahe ſegeln.

Zwiſchen dem Nordweſt-Ende des Princeſſin-Grundes, wo die weiße Tonne liegt, und dem Bembridger Riffe, an deſſen Ende eine ſchwarze Tonne auf 24 Fuß Waſſer liegt, kann man ſegeln. Auf der Scheere Nab liegt eine rothe Tonne auf 23 Fuß Tiefe; die beſte Marke iſt das oben erwähnte Leuchtfeuerſchiff, welches beinahe ¼ Meile gegen N. z. O. von der Bembridger Tonne aus liegt. Ungefähr in gerader Linie mit der Tonne auf dem Grunde Warner liegt eine Scheere, Langrock genannt, auf welcher es nur 23 Fuß tief iſt; um dieſer zu entgehen, halte man die Dunnoſer Hucke vor der Bembridger Pünte offen, bis Porcheſters Kaſtell Oſten vor dem viereckigen Thurme des Kaſtells South-Sea geſehen wird. Der darauf folgende Grund wird Warner-Sand genannt; auf der Oſtſeite deſſelben liegt eine weiße Tonne auf 30 Fuß Waſſer. Auf dem Grunde ſelbſt iſt es nur 14 Fuß, ganz nahe an demſelben aber 12 Faden tief.

Zwiſchen den beiden letzterwähnten Gründen ſegelt man zu der St. Helens-Rhede hinein. Beim Einſegeln zu derſelben halte man St. Helens-Marke oder Baake mit Aſhdowns Thurm, ungefähr in W. ½ N. zuſammen, und man ankre in deeſelben Richtung auf 8 bis 10 Faden Tiefe, wenn man die Bembridgee Pünte in S. W oder S S. W hat.

Diejenigen, welche von St. Helens nach Spearhead ſegeln, halten gewöhnlich Oſten um die Warner Tonne, wobei zu beobachten iſt, dieſem Grunde nicht näher zu kommen, als bis auf 12 à 11 Faden Waſſer. Man kann auch hinnen oder Weſten um dieſelbe ſegeln, indem man die öſtlichen Bäume außerhalb Portsmouth

mit den Bäumen auf Portsdowns hohem Lande zusammen hält. Ein andres Merkzeichen, vermittelst dessen man auf St. Helens-Rhede hineinsegeln und wieder davan anlaufen kann, ist: wenn der große Kalkfleck bei Portsdown sich an das Kastell South-Sea in N. z. O. ½ O. anschließt, welcher Coure Westen vor der Horser Tonne vorbei führt. Nächst Warners Tanne folgt die auf der Pünte des Riffes Ramandsland, welche Tonne bei der Einfahrt nach Spitheads Rhede am Backbord bliebt; sie ist weiß und liegt auf 39 Fuß Tiefe, wo der Grund aus grobem Kies besteht. Endlich folgen die Tannen auf Sturbridge und auf Mather Bank, welche ebenfalls weiß sind.

Es ist in Ansehung der Versetzung des Schiffes durch den Strom nothwendig auf die verschiedenen Richtungen desselben aufmerksam zu seyn, wobei zu bemerken ist: daß die Fluth nord- und ostwärts gegen und über Horse-Sand hinein geht; die Ebbe läuft aber stark süd- und westwärts auf das Riff Romands-Land und den Grund Warner ꝛc. zu.

Es ist ferner zu bemerken: daß das letzte Viertel der Fluth des Kanals, von Owers nach Spitheads hineingeht; dies hat zur Folge, daß der Strom westwärts auf Spitheads Rhede 1½ Stundem früher hinüber setzt, als um die Dunnaser Hucke herum. Auf Spitheads Rhede läuft der Strom bis um 9½ Uhr ostwärts; hinnun an den Küsten ist es aber nicht höchstes Wasser ehe um 11 Uhr 25 Min. Der Strom läuft auf dieser Rhede 7 Stunden westwärts und etwas über 5 Stunden ostwärts. In den Häfen ist es um 11½ Uhr höchs Wasser, und wenn es da hohes Wasser ist, so ist es auf Spitheads Rhede halbe Ebbe; folglich setzt die aus den Häfen heraus laufende Ebbe in den 9 erstrn Stunden westwärts, in den 3 letzten aber gegen St. Helens hinüber *).

Ungefähr 2 Meilen gegen S. S. O. ½ O. von der Dunnoser Hucke aus liegt eine schmale Sandbank, wo Schiffe, die den Kanal hinauf oder herunter segeln, an einigen Stellen auf 10 Faden Tiefe, bei stillem Wetter zufällig Zeit stoppen können; die Ebbe ströme von da gegen die St. Chatarinen Hucke hinein und biegt um die Südwestseite der Insel Wight hinum. Uebrigens ist der Grund längs dieser Küste, in einer Entfernung van ½ bis ¾ Meile vom Lande aus, sehr unrein; näher an derselben sollte man nicht ankern. Weitee außen giebt es 8 bis 9 Faden Tiefe mit reinem Sandgrunde, wo man unter gewissen Umstände zufällig ankern könnte.

Die Einfahrt auf der westlichen Seite der Insel Wight ist ziemlich schwierig, und wird auch nicht häufig gesucht. Indessen dienen die da ereichteten Leuchtfeuer, eins auf der westlichen Pünte der Insel Wight, welches Needles-Feuer genannt wird **), und zwei auf der Pünte von Hurst-Kastell, wovon das letztere ichtete im Jahre 1812 aufgeführt worden, zur Anleitung bei dem Einsegeln. Die gegenseitige Lage der zwei letzten Leuchtfeuer ist N. O. z O. ½ O. und S. W. z. W. ½ W., und sie stehen 775 englische Fuß von einander entfernt; das nördlichste ist 55, und das südwestlichste 30 Fuß über die Wasserfläche erhaben. Westen vor dem niedrigsten Feuer ist eine Baake errichtet; wenn diese mit dem höchsten Feuer in O. N. O. zusammen trifft, so giebt dies die Linie der Ostkante des Shingels-Grundes an, welchem man aber nicht so nahe segeln darf, denn er ist steil, und man könnte bei dem geringsten Gieren des Schiffes oder eines Irrthums wegen leicht auf denselben gerathen. Ueberhaupt darf man den höchsten Leuchtthurm nicht Westen vor dem niedrigsten sehen. Das richtige oder gewöhnliche

*) Die englischen Sailing Directions liefern Nachrichten von dem Einsegeln zu den Häfen innerhalb der Insel Wight, wie auch von den Ankerplätzen daselbst, deren wir aber hier mitzutheilen ganz überflüßig finden, weil selbst Einländer kaum in diesem Gewässern ohne Anleitung eines Lootsen, oder einen vorzüglich kundigen Führer zu haben, möchten segeln können. Auch findet man in den gedachten Sailing Directions verschiedene Landmaeken angezeigt, nach welchen die Tonnen gelegt werden; da man aber annehmen kann, daß die Tonnen gehörig gewartet werden (obgleich man bestimmte Nachrichten hat, daß diese zuweilen, sowohl an den englischen Küsten, als auch anderwärts, von ihrer Stelle westreiben können), so haben wir den größten Theil dieser Maeken weggelassen; denn sie möchten für Fremde doch sehr schwierig zu erkennen, und für die Segelnden eigentlich von keinem Nutzen seyn. Unser Hauptzweck ist einzig und allein den Seefahrer, welcher theils den Kanal blos durchsegeln wollte, und theils nach einem da befindlichen Hafen bestimmt seyn möchte, oder stürmischen Wetteres, wie auch andrer Umständen wegen einen Hafen anzuthun genöthiget wäre, zu leiten; weswegen wir uns bemühet haben ihm alle die Aufklärungen und Anweisungen, welche wir aus den Karten und Beschreibungen haben sammeln können, so deutlich als möglich zu liefern, damit er, um sich in verlegenen Fällen zu retten und den ihm unbekannten Gefahren zu entgehen, es getrost wagen könne in die Häfen einzulaufen, wenn er auch keinen Lootsen sollte erhalten haben.

**) Ehr Needles sind eigentlich einige, außerhalb der westlichen Pünte der Insel Wight, wo das erwähnte Leuchtfeuer steht, befindliche, ganz weißliche und von einer besondern Gestalt sich ziemlich hach über das Wasser erhebende Klippen, um welche, wie die beifolgende spetielle Karte Litra A andeutet, verschiedene blinde Scheren herum liegen. Diese Karte vergleiche man mit dem Theile der Beschreibung, welcher die Strecke von hier bis Peverel-Point abhandelt.

Leitungsmerkzeichen iſt, beide Leuchtfeuer oder Thürme zuſammen zu halten, in welcher Richtung man auf der zwiſchen the Needles und dem Chalk-Grunde befindlichen Barre oder Sandbank, the Bridae genannt, wenigſtens 5 Faden Waſſer findet; folglich müſſen die Schiffe, welche da einſegeln wollen, die erwähnten Hurſter Leuchtfeuer zuſammen halten, bis ſie Needles-Leuchtfeuer ungefähr in S. O. z. S. peilen, alsdann können ſie die beiden Feuer ſich etwas von einander entfernen laſſen, und zwar ſo, daß ſie das höchſte ein wenig öſtlicher als das andre haben, und darauf weiter einwärts, ſogar ganz hinauf um die in N. O. vor Hurſt-Kaſtell liegende Hucke herum ſteuern. Man kann, falls man, um weiter zu ſegeln, keinen Lootſen hätte oder des Fahrwaſſers nicht kundig wäre, beinahe überall ankern. Der Hurſt-Pünte ſollte man, um den nahe an dem Ufer laufenden Gegenſtrömen zu entgehen, nur höchſtens bis auf eine Kabellänge nahe ſegeln. In dieſer Einfahrt zu laviren, möchte nicht rathſam ſeyn, außer für kleine Fahrzeuge, wenn ſie mit Lootſen verſehen, oder ſelbſt gut bekannt ſind.

Wenn man mit einem raumen Winde von Weſten herkäme, ſo muß man, um dicht Süden um die Delphin-Bank zu ſegeln, ſich mit dem weißen ſteilen Berge auf der Nordſeite von Needles-Pünte und mit dem Nodes-Signalhauſe in gerade Linie verſetzen, und dieſen Cours, welcher beinahe rechtweiſend Oſten, ein wenig nördlicher iſt, genau gerade fortſteuern, bis die beiden Leuchtfeuer zuſammen gehen, alsdann ſteure man auf die vorhererwähnte Art ſogleich auf dieſe zu; es wird hier aber eine genaue Lenkung des Schiffes erfoedert. Man muß ſich merken, daß die Zeitſtröme zur Speingzeit ſehr heftig ſind. Die Ebbe ſetzt quer über den Shingels-, Chalk- und Delphin-Grund hinweg, die Fluth aber gegen Nordos hinein.

Zwiſchen dem Shingels-Grunde und der Hurſt-Pünte giebt es eine ſchmale Durchfahrt, wo die Tiefe 3 bis 3½ und 4 bis 5 Faden beträgt, deren ſich weſtwärts gehende oder von Weſten herkommende Schiffe, die in Chriſtchurch-Bai hineingekommen wären, bedienen könnten; ſie wird aber, außer von Küſtenfahrern, ſelten gebraucht. Während des Durchſegelns durch dieſe Durchfahrt halte man die Scouce-Hucke dem Hurſt-Kaſtelle eben angeſchloſſen, wodurch man über das Nordweſt-Ende des Shingels-Grundes paſſirt, wo es bei niedrigſtem Waſſer nur 2¼ Faden tief iſt. Auf Chriſtchurch-Bay findet man öſtlich vor der Einfahrt des Hafens, eine kleine halbe Meile vom Lande aus, einen guten Ankergrund auf 4 bis 4½ Faden Tiefe. In der Mündung des Hafens liegt eine Barre, wo nur ganz kleine Fahrzeuge bei hohem Waſſer hinüber kommen können.

Von Chriſtchurch-Head erſtreckt ſich ein Riff über ½ Meile gegen S. S. O. ½ O. hinaus, auf welchem man eine gute Viertelmeile von der Hucke aus 3½ bis 4 Faden Tiefe und ſteinigen Grund findet. Man iſt Weſten vor dieſem Riffe, wenn der Thurm in Chriſtchurch ſich Weſten vor Warrenhouſe zeigt, und man befindet ſich Oſten vor demſelben, wenn man dieſem Thurm in N. N. W. ½ W. peilt, oder nördlich vor Chriſtchurch-Head ſehen kann. Um mitten zwiſchen das Ende des gedachten Riffes und die Delphin-Bank einzulaufen, halte man Hurſt-Kaſtell mit Egypt-Pünte, der nördlichſten Hucke auf der Inſel Wight zuſammen.

In der Einfahrt des Poole-Hafens liegt eine Barre, auf welcher es bei hohem Waſſer nur 15 Fuß tief iſt. Unbekannte können nicht über dieſelbe ſegeln; deswegen verſehen die Schiffe, welche da einlaufen wollen, ſich gewöhnlich mit Lootſen von Studland-Bai, ſo nennt man die kleine Bucht Noeden vor der Handfaſt-Pünte. Wenn man über die Baere gekommen iſt, ſo findet man in den verſchiedenen Zweigen des Reviers mehrere ſehr gute Ankerplätze. An dem Aeußerſten der Baere liegt auf der Nordſeite eine ſchwarze Tonne. Dieſer Hafen hat, durch das Zuſammenſtoßen der Ströme in der Bucht außerhalb deſſelben, den beſondern Vortheil, daß daſelbſt in 12 Stunden zweimal Ebbe und Fluth Statt findet, und zwar erſt in 6 Stunden Fluth, darauf in 1½ Stunden Ebbe, hiernächſt in 1½ abermals Fluth und endlich in den 3 letzten Stunden wieder Ebbe.

Der Ankerplatz auf Studland-Bai, wo die Schiffe, außer bei ſüdöſtlichem Winde, gut liegen, iſt auf 5 bis 6 Faden Tiefe, wenn man die Handfaſt-Pünte in Süd oder in S. z. O. peilt.

In der zwiſchen der Handfaſt- und der Peverel-Pünte befindlichen Bucht, welche Svanage-Bai genannt wird, iſt der Grund unrein; indeſſen findet man den beſten Ankerplatz da auf 4 bis 3 Faden Tiefe, in der Richtung, wenn man die Südſeite eines runden Hügels ein wenig Norden vor Svanage, oder mit einer etwas oberhalb der Küſte liegenden Windmühle zuſammen ſieht. Dieſe Linie halte man auch beim Ein- und Ausſegeln. Von der Peverel-Pünte geht ein Riff in wahren Oſten, ungefähr ¼ Meile hinaus.

Zwiſchen der Durleſtons- und der St. Aldans-Hucke giebt es verſchiedene Riffe und einen unreinen Grund, weswegen es nicht rathſam ſeyn möchte, auf dieſer Strecke zu ankern. Von der Durleſtons-Hucke geht der Fluthſtrom auf Chriſtchurch-Bai zu, und biegt über den Chalk- und den Shingels-Grund in Needles-Einfahrt hinein. Auf eine gute Meile außen um die St. Aldans- und die Durleſtons-Hucke ſetzt der Fluthſtrom quer gegen Feeſhwater-Bai oder gegen die Weſtküſte der Inſel Wight hinüber; allein auf 1½ Meile außerhalb dieſer Hucken geht derſelbe Strom längs dem Kanale oſtwärts.

Von der St. Aldans-Hucke aus, geht ein Riff erſt beinahe ½ Meile gegen Süden, hernach aber ungefähr ½ Meile weſtwärts.

In der Bucht zwiſchen der St. Aldhans- und der Portlands-Hucke giebt es nur bei Weymouth einen kleinen Hafen, Norden vor der Halbinſel Bill of Portland aber ein gute Rhede*). Auf der Weymouth-Barre iſt es bei niedrigem Waſſer nur 6 Fuß, und innerhalb derſelben auf einer Stelle von kleinem Umfange 9 Fuß tief; daß Waſſer ſteigt hier aber, ſogar zur Springzeit, nur 6 bis 7 Fuß; zudem iſt die Einfahrt des Hafens ſehr ſchmal, zumahl iſt der Nordſeite iſt es am tiefſten. Ungefähr $\frac{1}{10}$ Meile gegen O. S. O. von der Flaggenſtange liegt eine Scheere, welche the Miron genannt wird; die Rhede iſt $\frac{1}{2}$ Meile von der Mulje aus auf 7 bis 8 Faden Tiefe. Beinahe $\frac{1}{4}$ Meile gegen S. S. W., ein wenig weſtlicher, von Weymouths Mulje aus, liegt Portlands Citadelle, von da iſt Portlands Rhede, die 7 bis 9 Faden Tiefe hat, ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile gegen N. O. beſtändlich.

Die auswehende Halbinſel Portland zeichnet ſich beſonders aus. Auf der Hucke ſtehen zwei Leuchtthürme, deren gegenſeitige Lage nach dem Compaſſe N. N. W. $\frac{1}{2}$ W. und S. S. O. $\frac{1}{2}$ O iſt. Der nördlichſte derſelben iſt beträchtlich höher als der andre. Wenn man ſich Weſten vor Portland, etwas einwärts in der Bucht Weſt-Bay befindet, ſo kann man den ſüdlichſten Thurm nicht ſehen. Die Rhede auf der Nordoſtſeite dieſer Halbinſel iſt ein vortrefflicher Zufluchtsort wider weſtliche und ſüdliche Winde. Man findet daſelbſt, weil der Boden blauen Lehm hat, einen vorzüglich guten haltbaren Ankergrund. Der beſte Ankerplatz iſt da, wo man Weymouths Citadelle in N W. $\frac{1}{2}$ N., Portlands Citadelle in S. W. und die öſtliche Hucke von Portland in S. $\frac{1}{2}$ W. peilt. Diejenigen, welche weſtlich oder ſüdlich herkommen und Portlands Rhede ſuchen wollen, können nach ihrer Lage und dem Winde ſowohl Weſten, als Oſten um den Grund Shambles gehen. Wollte man Oſten um denſelben ſegeln, ſo halte man die Nordoſthucke von Portland ungefähr in N. $\frac{1}{2}$ W. $\frac{1}{2}$ W., oder mit Wyke-Regis-Kirche, welche ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile Weſten vor Weymouth liegt und leicht zu erkennen iſt, zuſammen. Die, welche ſüdlich herkommen, können nahe um die Nordoſthucke von Portland, doch nicht auf weniger als 5 Faden Waſſer, herum gehen, und darauf anlaufen oder auf die Rhede hineinbiegen, um den obgedachten Ankerplatz zu ſuchen. Um den Grund Shambles herum iſt die Tiefe plötzlich zunehmend, weswegen die See immer an demſelben kabbelt. Auf der ſeichteſten Stelle, ungefähr auf der Mitte des Grundes iſt es nur 12 Fuß tief. Wenn Portlands alte Kirche mit the Hope, dem ſüdlichen Muljenkopfe zuſammen gehalten wird, ſo führt dieſe Richtung über das Südweſt-Ende des Grundes, wo es 9 Faden tief iſt; und wenn the Folly Barn (ein Scheun-Gebäude) ein wenig Süden vor Weymouth geſehen wird, oder ſich an die Nordoſthucke von Portland anſchließt, ſo giebt dies die Lage der ſeichteſten Stelle an, wo man 12 Fuß Tiefe, groben Sand und Singels findet. Zwiſchen dem Grunde Shambles und der Küſte giebt es eine gute Durchfahrt; ungefähr Mitten in derſelben iſt es 14 bis 16, und ganz nahe an der Küſte 9 bis 6 Faden tief.

Ungefähr in S. S. O. von Portlands Südhucke aus, liegt eine Bank, auf welcher der Boden überaus uneben iſt; dies verurſacht an derſelben ſehr heftige Brandungen und Stromkabbelungen, beinahe wie bei einem Meerſtrudel, ſo daß es, obgleich man da völlige Tiefe, nämlich von 7 bis 18 Faden findet, doch nicht rathſam und zum Theil für kleine Schiffe, um ſo viel mehr für große, gefährlich ſeyn möchte darüber wegzuſegeln; daher diejenigen, welche ſich in der Lage befinden, daß ſie derſelben nicht entgehen können, die Lucken beſchalmen müſſen, weil ſie in ſolchem Falle ſchwere Sturzſeen zu erwarten haben. Man muß ſo viele Segel als möglich beiſitzen, um deſto raſcher da hindurch kommen oder davon abſteuern zu können. Von den Engländern wird dieſe Stromkabbelung the Race of Portland genannt. Die Stelle, wo die Ströme am ſtärkſten kabbeln, iſt nach dem Winde veränderlich: bei nördlichem Winde etwa $\frac{1}{2}$, bei ſüdlichem aber kaum $\frac{1}{4}$ Meile von der Hucke entfernt. Die Stromkabbelung erſtreckt ſich ungefähr $\frac{1}{2}$ Meile gegen Oſten und Weſten, und ihre Breite iſt ſehr ungleich. Die Marke der öſtlichen Gränze derſelben iſt, wenn beide Leuchtfeuer auf Portland zuſammen treffen. Zwiſchen dieſer Stromkabbelung und der Hucke von Portland giebt es eine Durchfahrt von 10 bis 12 Faden Tiefe. Eine Kabellänge von der Küſte aus iſt es 3 Faden tief; von der Hucke geht aber ein Riff 2 Kabellängen gegen Süden hinaus, an welchem die See ebenfalls kabbelt. Bei weſtlichem Winde und einem ſo heftigen Wetter, daß die Marken übrigens nicht gut erkannt werden können, wird ſogar empfohlen dieſen Weg zu ſuchen und ſich der Küſte, wie erwähnt, getroſt nahe zu halten. Um zwiſchen the Race (der Stromkabbelung) und dem Grunde Shambles hindurchzuſegeln, halte man beide Leuchtfeuer zuſammen, oder die Oſtſeite von Portland in N. N O. $\frac{1}{2}$ O.; indeſſen iſt es nicht rathſam während der Fluth dazwiſchen zu ſegeln, weil der Strom zu der Zeit ſehr heftig über den Grund Shambles hinwegſetzt. Bei der Hucke von Portland iſt es zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 9$\frac{1}{4}$ Uhr Hochwaſſer.

Bey dem Ankern auf Portlands Rhede mit weſtlichen oder vom Lande aus wehenden Winden muß man beobachten, dem Anker gleich ſo viel von dem Taue nachzuſtechen, daß er nicht Gefahr laufe triftig zu werden,

*) Bei dieſem und dem Folgenden von Portlands Rhede, ſehe man die ſpecielle Karte Litra B.

weil die Tiefe mit dieſen Winden zunehmend iſt. Bei öſtlichen und ſüdöſtlichen Winden, denen die Rhede offen iſt, können Schiffe ſicher reiten, ſo lange die Anker und Taue halten; wozu der Umſtand, daß es bei öſtlichen oder landwärts wehenden Winden da einen ziemlich ſtark ausgehenden Strom giebt, auch noch beiträgt, daß die Schiffe gemählich reiten. Beim Abſegeln von da muß man, wenn man oſtwärts wollte, beobachten, nicht außer in der Fluthzeit Anker zu lichten; denn weil die Ebbe ſehr ſtark um die Hucke herum ſtrömt, ſo könnte man, wenn die Kühlte nicht ſtark genug wäre, Gefahr laufen auf the Race verſetzt zu werden. Uebrigens kann man von da jederzeit unter Segel gehen, und um Portland vorbei zu kommen, ſteure man ein Stück Weges nord- oder nordoſtwärts hinüber. Der Weymouth-Hucke kann man ſich bis auf 3 à 4 Kabellängen nähern.

Auf der Strecke außerhalb der Küſte zwiſchen Portlands Hucke und Bridport, welche Weſt-Bay genannt wird, iſt der Grund überall rein, weswegen man bei nördlichen und öſtlichen Winden da gut ankern kann; man muß aber ſtets bereit ſeyn unter Segel gehen zu können, ſobald der Wind ſich verändern ſollte. Der beſte Ankerplatz iſt auf etwa 16 bis 20 Faden Tiefe, wenn man die Hucke von Portland in S. z. O. und das Dorf Cheſil zwiſchen O. N. O. und S. O. peilt. In den Tagen des Neu- und Vollmonds geht die Oſtfluth hier in der Bucht bis um 10 Uhr; weil aber der Ebbſtrom in den 9 der 12 Stunden längs dem Lande oſt- und ſüdwärts läuft und mit Heftigkeit um Portlands Hucke herum ſchwingt: ſo müßte, da es zugleich nahe an der Küſte ſteil und rein iſt, ein beſonderer Umſtand eintreten, wenn ein Schiff, das gehörig maneuvrirt, ſich nicht ſollte vom Lande entfernen können, falls der Wind ſeine Richtung plötzlich veränderte. Es iſt zwar einſt angerathen worden, daß Schiffe, die ſich hier in der Bucht bei ſteifer Kühlte und ſchwerem Seegange in Verlegenheit befänden, auf den Strand außerhalb Cheſil ſeſt laufen ſollten; weil aber der Grund da hart iſt und aus kleinen Steinen und Singels beſteht, ſo hat dies für die, welche dieſen Rath befolgt haben, mehrentheils die unglücklichſten Folgen gehabt. Man ſollte daher lieber erſt alles verſuchen, der Hucke durch Prangen zu entgehen. Kleine Schiffe könnten ſich in ſolchem Falle beſtreben Bridport zu erreichen, wo ſie einen kleinen Zufluchthafen finden; allenfalls könnten Schiffe auch auf beiden Seiten der Mulde dieſes Hafens, wo der Grund weich iſt, dach beſonders auf der öſtlichen Seite, auf das Land laufen und einige Rettung erwarten.

Von dem Dorfe Cheſil auf Portland bis Burton-Cliff wird die Größe der am Ufer liegenden Steine immer kleiner, je weiter man weſtwärts kommt. Bei Cheſil haben ſie ungefähr die Größe eines Eyes; gerade vor Fleet und Langſtone ſind ſie etwas kleiner; bei Beckſingeon ſind ſie nicht größer als Erbſen; und zwiſchen Snyke und Burton-Cliff, wo Cheſils Strand ſich endigt, giebt es keinen Sand. Auf der Strecke, wo die erwähnten Steine befindlich ſind, beſteht das Ufer aus einer Art ſchwarzen Lehmes. Bei ſüdöſtlicher harten Kühlte werden dieſe kleinen Steine von dem Lehme weggeſpühlt; allein bei ſüdweſtlicher Kühlte wirft die See ſie aufs neue von dem Grunde des Meeres auf, wodurch das Ufer wieder auf gleiche Art bedeckt wird.

Lyme-Regis hat einen kleinen Barrehafen, der bei niedrigem Waſſer ganz trocken und durch eine Art künſtlich gebauter Inſel, the Cob genannt, wider alle Winde, die öſtlichen ausgenommen, geſichert iſt.

Die Einſegelung bei Exmouth (ſiehe die ſpecielle Karte Litra C.) iſt ſehr ſchwierig; auf der in der Mündung des Fluſſes liegenden Barre iſt es bei niedrigem Waſſer nur 6 bis 7, bei hohem aber 16 bis 17 Fuß tief. Die Einfahrt iſt nicht nur ſehr ſchmal, ſondern auch zugleich buchtig; auf der Oſtſeite liegen Klippen und auf der Weſtſeite Sandgründe: ſo daß es durchaus nothwendig iſt ſich eines Lootſen zu bedienen. Fahrzeuge, die bis 10 à 12 Fuß tief ſtechen, können bei Starcross während der Ebbezeit flott liegen; übrigens iſt es aber innerhalb der Einfahrt bei niedrigem Waſſer trocken. Außerhalb der Einfahrt hat man, ¼ Meile vom Lande aus, eine ziemlich gute Rhede von 6 bis 7 Faden Tiefe.

Teignmouth hat ebenfalls einen Barrehafen, der aber nur von Küſtenfahrern und da zu Hauſe gehörenden Fahrzeugen geſucht wird.

Die Rhede in der Bucht Torbay iſt ein gewöhnlicher Zufluchtsort für Schiffe, die beim Ausſegeln aus dem Kanale unruhiges Wetter mit weſtlichem Winde bekommen möchten. Sie iſt zwar den öſtlichen Winden offen, allein bei den Winden von S. S. W. bis N. N. O. liegt man da gut, und ſie hat einen vorzüglich guten haltbaren Ankergrund *). An der öſtlichen Hucke von Torbay, welche Bobs Noſe genannt wird, liegen vier kleine Inſeln oder Klippen, wovon die öſtlichſte Mewſtone, die darauf folgende, welche dicht bei der Hucke liegt, Flatrock, die nächſte von da Thatcherrock, und die weſtlichſte the Shag genannt wird. Sollte es beim Einſegeln nach Torbay, des Windes und der Umſtände wegen erforderlich ſeyn, ſo können die von Süden herkommenden Schiffe ganz nahe um die Hucke Berry-Head, und die, welche von Norden herkommen, nahe um-

*) In Betreff der Bucht Torbay ſehe man die ſpecielle Karte Lit. D.

die Klippe Mewstone, ſogar zwiſchen dieſer und Flatrock, wo es 6 Faden tief iſt, ſegeln; doch ſollten ſie nicht Mewſtone zu nahe halten, weil von der weſtlichen Seite derſelben ein kleines Riff eine halbe Kabellänge hinausgeht, und außerdem liegt eine Scheere in S. W. z. S. eine gute Kabellänge von dieſer Klippe aus. Zwiſchen dieſen Klippen, wo der Grund überall ſteinig und zum Ankern unſicher iſt, beträgt die Tiefe von 5 bis 9 Faden. Uebrigens findet man in der ganzen Bucht Torbay einen reinen, ſtark lehmigen und haltbaren Ankergrund mit einer allmählig einwärts abnehmenden Tiefe von 9 bis 6 Faden. Die Marken des beſten Ankerplatzes ſind: wenn Berry-Head in S. z. O oder S. S. O. gepeilt, und Brixhams Kirche mit dem Muſſenkopfe, oder auch Paignatons Kirche mit einem am Ufer liegenden weißen Hauſe zuſammen geſehen wird. Bei öſtlicher Kühlte entſtehen ſchwere Seen in der Bucht; es findet aber da eine Art zurückprallender See Statt, welche verurſacht, daß große Schiffe, die in den erwähnten Marken, ungefähr eine kleine halbe Meile von der Muſſe des Brixhamer Hafens aus, auf 7 Faden Tiefe liegen, gut vor Anker reiten können. Uebrigens iſt man, je weiter man einwärts liegt, dem Strome deſto weniger ausgeſetzt. In den Tagen des Neu- und Vollmonds trifft das hohe Waſſer um 6 Uhr ein. Das Waſſer fällt zur Springzeit ungefähr 18, zur Zeit der ſchwächſten Fluthen aber nur 10 Fuß; der Oſtſtrom trifft innerſt in der Bucht, ungefähr um 8, an den Hucken aber um 9 Uhr ein. Während des Oſtſtromes findet am Ufer der Südſeite, während des Weſtſtromes aber am Ufer der Nordſeite Gegenſtrom Statt. Bei Torquay, auf der Nordſeite, und bei Brixham, auf der Südſeite der Bucht, giebt es Zeithäfen für ſolche kleine Schiffe, die während der Ebbezeit trocken liegen können.

Berry-Head iſt eine hohe und ſteile Hucke, auf welcher einige mit Feſtungswerken umgebene Kaſernen gebaut ſind. Von dieſer Hucke bis Darmouth hinum findet man außerhalb der Küſte verſchiedene Scheeren, die jedoch nicht über eine kleine Viertelmeile von derſelben entfernt liegen.

Es verdient berührt zu werden, daß den Schiffen, welche bei dem Vorgebirge Dungeneſs, in der Bucht Sandown-Bai, auf Portlands Rhede oder in der Bucht Torbay ankern, gewöhnlich keine Leuchtfeuer-Gelder abgefordert werden; doch iſt dies mitunter, aber höchſt ſelten, auf Portlands Rhede, vielleicht wohl gar von Unbefugten geſchehen.

In dem Reviere bei Darmouth giebt es einen vortrefflichen und geräumigen Hafen; außerhalb der Mündung deſſelben findet man eine ſehr gute Rhede, the Range genannt, deren Tiefe von 7 bis 10 Faden beträgt, auf welcher man, falls der Wind ſich veränderte oder zum Einſegeln nicht günſtig wäre, mit Sicherheit ankern kann. Wegen der hohen Küſte auf beiden Seiten wehen die Winde von S. W. bis O. gerade in den Hafen hinein, und die Winde von N. W. bis N. O. gerade aus demſelben heraus; bei den übrigen fallen veränderliche Windſtöße von dem erwähnten, auf beiden Seiten liegenden hohen Lande aus. An der Küſte auf der öſtlichen Seite der Rhede giebt es verſchiedene Scheeren, die nicht weiter als 1½ Kabellänge vom Lande entfernt liegen. Auf der Weſtſeite findet man eine Scheere, Homeſtone genannt, auf welcher es bei niedrigem Waſſer nur 4 Fuß tief iſt; ſie liegt 200 Faden von der Klippe Blackſtone aus, in der Linie; wenn die in dieſer Klippe befindliche Kluft mit der Citadelle Kingsbear in N. O. z. O. zuſammen treffe. Es wohnen Lootſen hier, die, wenn man Signal giebt, den Schiffen zeitig entgegen kommen, und ihnen alle mögliche Hülfe leiſten. Es möchte daher nicht nöthig ſeyn, uns in eine ausführlige Beſchreibung von dem Einſegeln zu dieſem Hafen einzulaſſen, ſondern blos zu der beigefügten ſpeciellen Karte Litra [illegible] hinzuweiſen, um ſo viel mehr, weil die Beſchreibung, welche man in einigen der engliſchen Sailing Directions findet, nicht mit der Karte übereinſtimmt.

In Start-Bai, der Bucht zwiſchen Darmouth und Starts Hucke, ankern die Schiffe, um bei weſtlichem Winde zu verweilen, gerade außen vor Widcomb auf einer Tiefe von 7 bis 8 Faden. Beinahe ½ Meile nordöſtlich von Starts Hucke aus, liegen einige Scheeren, Skerries genannt, die ſich über ½ Meile gegen O. N. O. ½ O. erſtrecken, auf welchen man verſchiedene Tiefen von 9 bis 20 Fuß, nahe an denſelben aber eine beträchtliche Tiefe findet.

Zwiſchen Prauls Hucke und Bolt-Head giebt es einen Hafen, Saltombe genannt, deſſen Einfahrt nicht mehr als eine Kabellänge breit iſt und auf beiden Seiten ſehr hohes Land hat. Bei dem niedrigſten Stande des Waſſers iſt es auf der in der Einfahrt liegenden Barre nur 9 Fuß, innerhalb derſelben aber 3 bis 4 Faden tief. Von Weſten herkommend kann man in die Mündung des Hafens hineinſehen. Auf der weſtlichen Seite iſt die Küſte ſehr uneben, aber auf der öſtlichen geht ſie allmählig aufwärts. Von der auf der Weſtſeite der Einfahrt liegenden Klippe the Mewſtone geht ein Steinriff eine halbe Kabellänge hinaus, an welchem die See brandet, um welches man, aber indem man es am Backbord hält, außen herum ſegeln muß. Von Starts Hucke bis Bolt-Head hinum, wie auch in der ganzen Bucht Bigbury-Bai bis Stokes Pünte iſt die Küſte, beſonders bei Bolt-Head, hoch und ſteil. Indeſſen giebt es außerhalb der Küſte mehrere Scheeren, die jedoch nicht über ½ Meile von derſelben entfernt liegen, mit Ausnahme der Bucht Bigbury-Bai, wo man ſich noch weiter von der Küſte entfernt halten ſollte.

Digitized by Google

Auf der in der Bucht zwiſchen der Start-Hucke und dem Kap Lizard liegenden Klippe Edyſtone iſt das merkwürdige Leuchtfeuer angebracht, wozu mit vieler Kunſt ein maſſiver Thurm auf dieſer Klippe, wovon bei niedrigſtem Waſſer nur ein kleiner Theil aus dem Waſſer hervorragte, und wo die Brandungen, außer bei beſonders gutem Wetter, dennoch überweggingen, iſt gebaut worden. Die Höhe des Feuers über der Waſſerfläche beträgt etwa 80 engliſche Fuß. Auf der Südoſtſeite dieſer Klippe iſt es bis auf ½ Meile hinaus unrein, und in einiger Entfernung gegen N. O. von derſelben liegt eine blinde Scheere; auf der Weſtſeite aber findet man auf weniger, als eine Kabellänge von dem Leuchtthurme aus 12 bis 13 Faden Waſſer.

Zwiſchen der Klippe Edyſtone und Rame-Head, der weſtlichen Hucke an der Einfahrt nach Plymouth, beträgt die Tiefe 35 bis 36, nahe an der Hucke aber 20 Faden. In der Bucht zwiſchen der Klippe Edyſtone und dem Kap Lizard findet man eine Tiefe von 40 Faden oder etwas darüber; allein zwiſchen Edyſtone und Bolt-Head oder auch Bigbury-Bai beträgt die Tiefe etwa 20 Faden. Hier zwiſchen dieſen liegt eine blinde Scheere oder ein kleiner Grund, the Eaſt-Rutts genannt, vor welchem beſonders die Schiffe, welche um die Start-Hucke und Bolt-Head herum biegen, um in den Hafen von Plymouth einzulaufen, ſich hüten müſſen. Man findet auf dieſem Grunde, welcher beinahe 2 Meilen gegen W. N. W. ½ N. von Bolt-Head aus liegt, ungefähr 27 bis 28 Fuß und nahe an demſelben 7 bis 10 Faden plötzlich zunehmende Tiefe, welche in einer kleinen Entfernung 20 Faden beträgt. Bei einiger Bewegung der See entſtehen Grundbrandungen an demſelben.

Der Hafen von Plymouth (ſiehe die ſpecielle Karte Litra F.) iſt einer der beträchtlichſten auf der engliſchen Küſte des Kanals, und, wie bekannt, die Station und das Werft für einen großen Theil der engliſchen Flotte. Es iſt nicht unſer Zweck von dem, was die erwähnte Flotte betrifft, welche ihren Hafen, Hamoaze genannt, auf der weſtlichen Seite in einem Arme des in die Bucht fallenden Tamesfluſſes haben, zu reden; ſondern blos die in der Bucht befindlichen Ankerplätze und Zufluchtsörter anzuzeigen. Dieſe Bucht, welche man gewöhnlich Plymouth-Sund nennt, wird nicht nur von Schiffen, die ſich in Verlegenheit befinden, als Zufluchtsort, ſondern auch von Schiffen, die den Kanal hinein- oder herausſegeln, als einſtweiliger Ankerplatz bei widrigen Winden oder dergleichen ſehr oft geſucht; denn man kann ſie ſowohl bei Nacht als bei Tage ziemlich leicht anthun, wobei das Edyſtoner Feuer und der Leuchtthurm gute Dienſte leiſten.

An der öſtlichen Hucke von Plymouth-Sund liegen zwei ausgezeichnet kennbare Klippen, wovon die eine Great- (große) Mewſtone, und die andre, welche dicht außerhalb derſelben liegt, kleine Mewſtone genannt wird, von welcher letztern ein Riff ungefähr 1½ Kabellänge gegen S. W. hinausgeht. Ferner liegt beinahe ½ Meile nordweſtlich von einer andern Hucke aus, eine ſehr ſchwarze Scheere, welche Shagſtone genannt wird.

In Plymouth-Sund liegen verſchiedene Scheeren und Gründe, welche, obgleich ſie alle mit Tonnen bezeichnet ſind, nichts deſto weniger angezeigt werden müſſen. The Tinker, der äußerſte Grund auf der öſtlichen Seite in der Bucht, liegt gegen N. W. ½ N. etwa ½ Meile von Mewſtone aus; man findet da von 12 bis 24 Faden Tiefe und klippigen Grund. An dem Weſt-Ende deſſelben liegt eine weiße Tonne auf 13 Fuß Waſſer; von da erſtreckt der Grund ſich einige Kabellängen gegen Oſten.

The Shovel, ein Grund, der in N. ½ O., beinahe ½ Meile von dem vorgedachten aus liegt, hat ebenfalls eine weiße Tonne, die an dem weſtlichen Ende deſſelben auf 17 Fuß Tiefe liegt; von da erſtreckt der Grund ſich einige Kabellängen oſtwärts.

The Knap, welcher weſtlich vor dem letzgedachten Grunde liegt, iſt auf der ſüdlichen Seite mit einer ſchwarzen Tonne bezeichnet; auf dieſem Grunde, welcher ſich ungefähr eine Kabellänge gegen Nordweſten erſtreckt, findet man 21 Fuß Tiefe.

The Panther iſt eine Scheere, die ungefähr 4 Kabellängen gegen N. O ½ O. von Knaps Tonne aus liegt; auf der Nordoſtſeite derſelben findet man ebenfalls eine ſchwarze Tonne auf 4 Faden Waſſer.

Bei Anthuung der Bucht Plymouth-Sund hat man bei Tage zwei ſehr kennbare Gegenſtände: die Rame'r Kirche, welche etwas oberhalb oder Norden vor der Hucke gleiches Namens liegt, und einen viereckigen Thurm auf dem hohen Lande an der Penlee-Hucke.

Schiffe, die bei westlichem Winde von Westen herkommen, sollten Westen um die Gründe Knap und Panthee segeln; sie können, indem sie um die Penlee-Hucke beenm biegen, sich sicher auf 8 à 9 Faden Tiefe halten, allein sie dürfen, weder mit einem offenen Winde noch beim Laviren, diese Hucke nicht nähee segeln, als bis auf ½ Meile, weil von derselben ein kleines Riff ungefähr 1½ Kabellänge gegen S. S. O. hinausgeht; wobei zu bemerken ist, daß man so viel möglich vermeiden sollte, in der Nähe dieser Hucke zu ankern, denn der Grund ist da klippig und unrein. In Causand-Bai abee giebt es, etwa ¼ Meile vom Lande aus, einen sehr guten Ankergrund mit 6 à 7 Faden Tiefe, wenn man die Penlee-Hucke ungefähr in S. W. und die Batterie bei Causand in N. N. W. peilt. Die, welche von Westen herkommen, müssen den viereckigen Theil des Rame'r Kirchthurms über der Küste sichtbar halten. Wenn man vor der Penlee-Hucke vorbei gekommen ist, so bringe man, um weitee hineinzusegeln, eine auf dem hohen Lande bei Hoa, Westen vor Plymouths Citadelle stehende, roth angestrichene steinerne Baake mit dee neuen Kirche in Plymoneh, welche eine Thurmspitze hat, zusammen; hernach steure man östlich, bis die erwähnte Thuemspitze sich zwischen der Baake und dee Westseite der Citadelle zeigt. Wenn Shagstone an die östliche Seite von Mewstone gebracht ist, so befindet man sich Norden voe the Panthee, und man kann alsdann O. N. O. steuern, um auf Plymouehs Rhede zu ankern, wo es beinahe überall gute Ankerplätze giebt; der beste ist abee auf 6 Faden Tiefe, wenn man den weißen Zaun Withy Hedge vom Ende, ungefähe in S. O. z. O. sehen kann. Lord Edgecombs Haus muß man vor der Insel Drake offen halten, und sich so vor Ankee legen, daß man dieses Gebäude fortwäheend sehen kann. Indem man auf den Ankerplatz zusteuert, muß man sich vee einem kleinen Grunde hüten, auf welchem es 16 Fuß, nahe an demselben aber 3 bis 5 Faden tief ist; theils liegt ee nur einige wenige Kabellängen von dee Küste aus, und theils kann man demselben duech die Befolgung des Oberwähnten entgehen.

Vorhee war die gewöhnliche Einfahrt zu der Rhede von Plymouth zwischen den vorerwähnten Gründen, Tinkee und Shovel am Steueebord, und Knap und Panther am Backbord; jetzt wird diese Einfahrt aber mit einem, zur Beschützung wider den Seegang, von der Ostseite des Grundes the Shovel bis Norden vor the Panther quer hinübeegehenden Steindamm geschlossen, der im Januar 1815 so weit gebracht war, daß man, obgleich die Fluth ihn völlig bedeckte, bei dee Ebde doch einen Theil desselben sehen konnte; füe Schiffe, die auf dee Rhede vor Ankee liegen, ist ee eine gute Schutzwehr. Nahe an dem westlichen Ende des erwähnten Dammes liegt ein schwimmendes Leuchefeuer, welches 2 Laternen hat, die 12 Fuß übee die Wasserfläche erhaben sind und 26 Fuß von einandee entferne stehen. Alle Schiffe, sie mögen hinein oder heraus segeln, müssen Westen um dieses Leuchtfeuer-Schiff gehen, welches ihnen unläugbar sowohl bei Tage als bei Nacht das vorzüglichste Leitungs-Merkzeichen ist; denn es ist, wenn man sich in einem passenden Abstande von demselben hält, sehe leicht Westen um alle Gründe zu segeln.

Um in Plymouth-Sund bey Nachtzeit einzusegeln, bringe man das Edystoner Leuchtfeuer in S. W, und steure alsdann, dem Winde und dem Steome gemäß, entweder N. O. z. N. oder N. O. z. O.; diesen Cours verfolge man bis das Senkblei ungefähe 10 Faden angiebt, welche Tiefe man eine kleine Viertelmeile von dee Penlee-Hucke aus findet. Das Loth muß in einer beständigen Bewegung gehalten werden, damit man diesee Hucke durchaus nicht näher komme, als bis auf 9 à 8 Faden Tiefe. Das vorerwähnte sich nimmende Leuchtfeuer wird alsdann in N. O. z. O. ½ O. gebracht, und übrigens wird man durch die Befolgung des Oberwähnten zu dem Ankerplatze gelangen.

Indessen liegt etwas über ½ Meile gegen N. O. z. N. von Edystone aus, eine blinde Scheee oder ein Grund, Hand-Deep genannt, welcher Aufmerksamkeit verdient. Obgleich es auf demselben bey niedrigem Wasser zur Springzeit 24 Fuß tief ist, so möchte es, sonst mit mittelmäßigen Fahrzeugen, keinesweges rathsam seyn, darüber weg zu gehen; denn es entstehen, besonders bei westlichen Winden und zur Ebbezeit, schweren Grundbrandungen da, weswegen man entweder binnen oder außen um denselben segeln muß.

Schiffe, die von Osten herkommen, können Osten um die Gründe Tinker und Shovel segeln, welche Einfahrt abee nicht völlig ½ Meile breit ist, und selten außee von kleinen Fahrzeugen benutzt wird; allein große Schiffe können sich deeselben auch bedienen, wenn sie mit einem guten Lootsen versehen sind, oder wenn der Führer des Schiffes sehr gut bekannt ist. Der auf dem Grunde Shovel aufzuführende Damm wird einst dazu auch eine gute Ankerung geben, besonders wenn man Westen und Norden um den Grund Tinkee segelt, so daß er am Steueebord liegen bleibt. Es soll nach Anzeige vorgeschlagen seyn, von Hawkees Pünte aus ungefähr gegen N. W. ebenfalls einen Damm aufzuführen, wodurch die Rhede vor dem Seegange mit südlichen Winden noch mehr gesichert würde.

Von Plymouths Rhede nach Catwater, dem Hafen bei der Stadt ſelbſt, oder nach dem Orlogshafen, welcher Hamoaze genannt wird, hineinzuſegeln, iſt mittelſt der Karte, und für die, welche etwas bekannt ſind, ſehr leicht; außerdem können ſie hier mit Lootſen verſehen werden.

Es iſt denen, welche bei nördlichem Winde nach Plymouth-Sund hineinlaviren wollen, ein Kennzeichen, daß ſie, ſo lange Bolt-Head Süden vor Mewſtone offen geſehen wird oder nur eben mit dieſer zuſammen trifft, ſich noch Süden vor dem Grunde Tinker befinden, und folglich nach beiden Seiten hinüber ſteuern können.

Der erſte Hafen Weſten vor Rame-Head iſt in einem kleinen Fluſſe befindlich, an deſſen Mündung auf jeder Seite ein Flecken, Caſt-Looe und Weſt-Looe genannt, liegt; der Hafen iſt aber bei niedrigem Waſſer trocken, und nur kleinen Schiffen dienlich. Gerade außerhalb Weſt-Looe liegt eine Inſel, Looe-Inſel genannt, Oſten vor welcher man einen guten Ankergrund mit 5 à 6 Faden Tiefe findet.

Beinahe eine Meile ungefähr gegen W. ½ S. von der Looe-Inſel aus, liegt eine blinde Scheere, the Udder genannt, auf welcher man bei niedrigem Waſſer nur 9 Fuß, ganz nahe an derſelben aber 8 à 9 Faden plötzlich zunehmende Tiefe findet. Das Weſt-Ende der Looe-Inſel eben vor der hohen Tallands Hucke frei geſehen, giebt die Richtung an, in welcher die Scheere liegt; wenn alſo dieſe beiden Gegenſtände ſich weiter von einander entfernt zeigen, ſo iſt man Oſten, und wenn ſie zuſammen treffen, Weſten vor der Scheere.

Bei Fowey (ſiehe die ſpecielle Karte Litra G.) findet man einen ſehr guten Hafen, deſſen Einfahrt nur etwa eine Kabellänge breit iſt und auf beiden Seiten ſehr hohes Land hat. Auf der weſtlichem Seite liegt eine Citadelle, und auf der öſtlichen einige Ruinen einer alten Kirche. Sowohl in der Einfahrt, als auch auf dem Ankerplatze beträgt die Tiefe bei niedrigſtem Waſſer nie weniger als 3 Faden; allein auf der öſtlichen Seite außerhalb Polrnan iſt es nur 12 bis 15 Fuß tief, woſelbſt Fahrzeuge, wenn ſie weiter hinaufgewunden werden, während der Ebbezeit auf dem weichen Grunde trocken liegen können, um dieſelben abzuſchaben und zu reinigen. Zur Springzeit ſteigt das Waſſer 16 bis 17 Fuß, und hat ſeinen höchſten Stand um 5½ Uhr. Weil der Hafen ſich gegen N. O. z. O. und S. W. z. W. erſtreckt, ſo können weſtwärts beſtimmte Schiffe, die ſich deſſen blos um einzuwetten zu ankern bedient haben, gewöhnlich leichter von hier auslaufen, als von Plymouth oder von Falmouth.

Außerhalb der Einfahrt giebt es auf einer Tiefe von 4 bis 10 Faden einen guten Ankergrund mit feinem Sande. Wenn man die Kirche in Fowey über der öſtlichen Hucke des Hafens, und zugleich die drei öſtlichern Hucken von einander getrennt ſieht, ſo befindet man ſich auf einer Tiefe von 7 bis 8 Faden; allein weiter hinaus auf 10 Faden Tiefe iſt der Grund unrein. Beim Einſegeln nach Fowey muß man ſich blos vor einigen Scheeren, the Conies genannt, hüten; ſie liegen einige Kabellängen gegen S. z. W. ½ W. von der Predmouth-Hucke aus, und ſind bei halber Ebbe über dem Waſſer ſichtbar. Zwiſchen ihnen und der Hucke giebt es nur 10 Fuß Tiefe. Um vor dieſen Scheeren frei zu gehen, halte man die Deadmans Hucke außerhalb der Windhead-Klippe.

Die Deadmans Hucke iſt hoch und ſteil, und das Land ſcheint zwei Abſätze zu haben; auf dem Oberſten liegt ein runder Hügel, der weſtwärts ſchräg hinuntergeht. Die Klippe Guinea, welche immer über dem Waſſer ſichtbar iſt, liegt etwas über ½ Meile von der Deadmans Hucke und beinahe ½ Meile von der Küſte aus. Kleine Fahrzeuge können, wenn ſie bekannt ſind, zwiſchen der Küſte und der Klippe ſegeln. Etwas Oſten vor dieſer Klippe liegt eine Scheere, the Yaw genannt, welche nur bei niedrigem Waſſer zur Springzeit ſichtbar iſt.

Zwiſchen der Predmouth- und der Deadmans-Hucke, giebt es zwei Buchten oder Rheden, welche Polkeries und Mevagizey genannt werden; die erſte iſt groß und hat einen reinen guten Sandgrund mit einer einwärts abnehmenden Tiefe von 12 bis 6 Faden in der Nähe der Küſte. Der beſte Ankerplatz, welcher 11 bis 12 Faden Tiefe und einen guten haltbaren Ankergrund hat, iſt auf der weſtlichen Seite gerade vor der Muſſe von Ropehafen, wenn man die Blackhead-Hucke, welche Norden vor Mevagizey liegt, in S. z. W. ½ W. peilt. Bei ſüdweſtlichen, weſtlichen und nördlichen Winden iſt dieſe Rhede ziemlich ſicher; ſie wird aber nur in ſeltenen Fällen geſucht.

In der Bucht Mevagizey iſt der Grund beinahe überall unrein; auf der ſüdlichen Seite derſelben liegt die vorgedachte Klippe Guinea. Zwiſchen der Deadmans- und der St. Anne-Hucke iſt die Küſte ſteil und der Grund längs deeſelben unrein, weswegen es nicht rathſam ſeyn möchte da zu ankeen.

Falmouth hat einen vortrefflichen und ſehr geräumigen Hafen (zu näherer Aufklärung bei der nachſtehenden Beſchreibung deſſelben weiſen wir zu der ſpeciellen Karte Litea H hin). Die Einfahre deſſelben kann man ſehr leicht eekennen, wozu die auf der hohen Hucke auf der Weſt- oder Backbordſeiee der Einfahre liegende Citadelle Pendennis beſondees beieräge. Gerade vor dieſer Hucke, beinahe mitten in der Mündung des Hafens liegt eine Klippe oder Scheere, Black-Rock genannt, welche bei halber Ebbe ſichtbar iſt; damit ſie aber auch bei hohem Waſſer kennbar ſeyn könnte, iſt auf deeſelben eine hinlänglich hohe Stange angebracht waeden. Man kann bei dieſer Scheere auf beiden Seiten vorbei ſegeln; auf der öſtlichen iſt es aber nicht nur breiter, ſondern auch tiefer, nämlich 5 bis 6 Faden und darüber. Weſten vor der Scheere, zwiſchen dieſer und der Pendennis-Hucke iſt es ſchmäler, wie auch nur 3 bis 4 Faden tief; wenn aber das Waſſer ſo hoch geſtiegen iſt, daß es die Scheere ſelbſt bedeckt, ſa können die größten Schiffe ſich auch dieſer Einfahre bedienen.

Um durch die erwähnte Einfahrt auf der Oſtſeite der Scheere Black-Rock einzulaufen, bringe man, falls das Weeter ſichtig iſt, Kilgaanonhouſe mit der Milor- oder Penarrow-Hucke, ungefähr in N. ½ O. zuſammen, auf welchem Courſe man, der bei der St. Anne-Hucke liegenden Scheeren wegen, ein Paar Kabellängen außen um ihre Spitze halten muß. Es iſt, um den auf beiden Seiten liegenden Gründen beim Einſegeln niche zu nahe zu kommen, nothwendig, das Senkblei in einer beſtändigen Bewegung zu halten. Zufolge dee ſpeeiellen Karee (in den Beſchreibungen wird davon nichts erwähnt) ſind die Landgründe auf beiden Seiten der Einfahet mie Tonnen bezeichnet, wovon die ſchwarzen beim Einſegeln am Steuerbord und die weißen am Backbord gehalten werden. Uebrigens muß man während des Einlaufens nach der Carrey-Rhede, der gewöhnlichen Rhede der Oelogeſchiffe, wo es 17 bis 18 Faden tief iſt, dem St. Anne- und dem St. Maws-Sandriffe niche zu nahe kommen. In die öſtliche Einfahrt wied ein Schiff bei O. z. N. Wind mit Steuerbordshälſen, und bei W. N. W. Wind mit Backboedshälſen zugeſetze ſicher hineinſegeln können, welche Winde zum Einlaufen die ſchraalſten ſind.

In die weſtliche Einfahrt kann man bei N. W. z. W. Wind mit zugeſetzten Backbordshälſen hineinſegeln; und obgleich da einige veekehree Windſtöße von dem hohen Lande der Pendennis-Hucke aus fallen können, ſo werden dieſe doch nicht hinderlich ſeyn, wenn mau durch Hülfe des Seromes nur blos bei der Scheere Black-Rock vorbei maneuvetieen kann. Bei dem Einſegeln halte man Feockhouſe mit der Penarrow-Hucke in N. z. O. ¼ O. zuſammen, wobei man ſich aber vor dem am Backbord liegenden Falmouth-Riffe, weiches von der Pendennis-Hucke nordwärts ausgeht, hüeen muß. In dem letzten Keiege wurde der Hafen zu Falmouth, weil von da viele Paqnet- und andre königliche Schiffe ausgingen, für einen königlichen Hafen erklärt, und die Gründe mit Tonnen bezeichnet. Dies iſt, ſo lange dieſe Verfügung Statt findet, den Seefahrern die beſte Anleitung beim Einſegeln. Es iſt hier um 5¼ Uhr Hafenzeit. Zur Springzeit ſteigt und fällt das Waſſer 18 bis 20, zur Zeit der ſchwächſten Fluthen aber nur 12 bis 13 Fuß.

In den verſchiedenen in dieſe Bucht auslaufenden Revieren giebt es Einfahreten und Häfen; allein ſie können, weil ſie keine große Tiefe haben, und zum Theil zur Ebbezeit trocken ſind, weiches ſogar mit Falmouth ſelbſt der Fall iſt, nur van kleinen Schiffen befahren werden.

Beinahe ¾ Meile gegen Süden van der St. Anne-Hucke aus, liegt eine mit einer ſchwaezen Tonne bezeichnete Scheere, Otd-Wall genannt, auf welcher man 26 Fuß und dicht neben ihr 5 Faden Tiefe findet. Der Grund iſt rund um dieſelbe, bis auf ¾ Meile hinaus, unrein.

Der beſte Ankerplatz außerhalb des Hafens iſt eine kleine Viertelmeile vom Lande aus, auf einer Tiefe von 10 Faden befindlich, wo man die Citadelle Pendennis in N. z. W. und die St. Anne-Hucke in N. z. O. ½ O. peilt. Es giebe ſowohl weiter aus- als auch einwäets guten Ankergeund; man muß aber beobachten, den Hafen offen zu halten, um mit Rückſicht auf die letztewähnee Scheere nicht zu weit oſtwäets zu kommen.

Der Hafen zu Helford liegt ungefähr eine Meile ſüdweſtwärts von Falmouth aus. Gerade außen vor der Northucke deſſelben oder öſtlich vor der Mawnan-Kirche, ungefähr ¾ Meile van der Hucke eneferne, liegen einige blinde Scheeren, wavon die äußerſte, Gedges genannt wird. Beim Einſegeln nach dem Helforder Hafen muß man, wenn man innerhalb der aedachten Scheere Gedges gekommen iſt, auf die Miete der Einfahet zu oder lieber der nördlichen Seite etwas näher ſteuern; denn, obgleich die Südhucke ſteil und die Nordhucke dage-

gen niedrig und flach iſt, ſo findet man in einer kleinen Entfernung von der Südſeite aus doch einen unreinen Grund. Innerhalb der Mündung kann man, wenn die Mawnan-Kirche in N. O. oder O. N. O. gebracht iſt, auf einer Tiefe von 3½ bis 2 Faden niedrigen Waſſers ankern. Sowohl auf einer etwas Oſten vor der Stadt Helfoed, welche etwa ¼ Meile innerhalb der Einfahrt liegt, befindlichen Baree, als auch eben bei der Stadt ſelbſt, findet man bei niedrigem Waſſer nur 9 Fuß Tiefe, weswegen nur kleine Schiffe zu dieſem Orte hinaufkommen können. Die Einfahrt nach Helfaed iſt durch die auf der nördlichen Seite auf einem Hügel liegende Mawnan-Kirche und durch die auf der Südſeite liegende Citadelle klein Dennis kennbar.

Die Klippen Manacles, welche beinahe ½ Meile von der Küſte und 1½ Meile gegen S. S. W. ½ W. von Falmouth aus liegen, ragen hoch aus dem Waſſer hervor. Um frei Oſten um dieſelben zu gehen, halte man die Mawnan-Kirche vor Nare-Head offen, bis die Hucke von Lizard über dem Lande ſichtbar wird. Kleine Schiffe können, wenn ſie mit der Beſetzung der Ströme u. ſ. w. gut bekannt ſind, binnen um dieſe Klippen ſegeln.

Das Kap Lizard iſt eine hohe und ſteile Hucke, die man auf 5 bis 6 Meilen weit, auch wohl in einer größeren Entfernung ſehen kann. Auf der Hucke ſind zwei Leuchtfeuer, deren gegenſeitige Lage Oſt und Weſt iſt, und außerhalb derſelben liegen mehrere Scheren, the Seags genant, von welchen einige bei halber Ebbe ſichtbar ſind *). Man geht von dieſen Scheeren frei, wenn man die Hucke Black-Head eben vor der Hucke des Kaps Lizard offen hält. Bei dem Kap Lizard iſt es zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 4 Uhr 55 M. Hachwaſſer.

Nicht weit vom Lande aus, eine Meile Weſten vor dem Kap Lizard, liegt eine Klippe, Gulirook genannt, Norden von welcher Schiffe, die den Kanal oſtwärts hinaufzuſegeln beſtimmt ſind, wenn ſie einer ſteifen öſtlichen Kühlte wegen einlaufen müſſen, ziemlich nahe an der Küſte auf 8 Faden Tiefe einſtweilen ankern können, wo ſie bei öſtlichen bis S. S. O. Winden ſicher liegen. In der Bucht zwiſchen dem Kap Lizard und dem Vorgebirge Lands-End findet man mehrere dergleichen einſtweilige Ankerplätze, z. B. Norden von Gunwallo-Cove auf einer Tiefe von 7 Faden, wie auch außerhalb Looebae. Auf der nördlichen Seite des letzten Ortes iſt der Ankergrund auch gut, ebenfalls außerhalb Part-Levan auf 11 Faden Tiefe mit haerem Sandgrunde. Auf dem letzten Ankerplatze peilt man die Helſtonee Kirche in N. O. oder N. O. z. O. und St. Michaels-Mounth in N. W. Von Part-Levan bis St. Michaels-Mounth iſt die Küſte klippig und der Grund unrein, weswegen große Schiffe ſich dem Lande keineswegs auf weniger, als 14 Faden Tiefe nähern ſollten. Der erwähnte Berg St. Michaels Mauneh, auf welchem eine ausgezeichnet kennbare Feſtung liegt (ſiehe die Landvertonungen), iſt eine innerſt in der Bucht zwiſchen Lizard und Lands-End liegende kleine Halbinſel. Für kleine Schiffe giebt es auf der Nordweſt-Seite am Fuße dieſes Berges eine Muſſe, bei welcher man zur Springzeit 13 bis 14, zur Zeit der ſchwächſten Fluthen aber nur 9 bis 10 Fuß Tiefe findet. Große Schiffe können außerhalb der Muſſe, jedoch näher nach dem Berge hin, auf 4 Faden Tiefe ankern; denn gegen die Küſte hinein iſt der Grund klippig. An der innerhalb befindlichen Küſte liegt ein Ort, welcher Marozion genannt wird. Auf der öſtlichen Seite der Bucht zwiſchen Lizard und Lands-End gehen die Zeitſtröme ſehr unregelmäßig.

Auf der öſtlichen Seite dieſer Bucht liegen verſchiedene kleine Gründe, wie auch einige gefährliche Scheeren. Gegen N. W. z. W. ¼ Meile von Lizards Pünte aus liegt ein kleiner Grund, the Boa genannt, auf welchem man 8 Faden Tiefe findet; vermuthlich brandet die See an demſelben. Von der Cuddan-Pünte aus, ¼ Meile gegen S. z. O., liegt ein andrer kleiner Grund, Mountamapio genannt, auf welchem es 12 Fuß Waſſer giebt. Ferner liegt ein Grund, welcher Garquinus heißt, ¼ Meile gegen S. S. W. von der letztgedachten Pünte aus, mitten auf welchem man nur 1½ bis 2 Faden Waſſer findet; übrigens hat er einen größern Umfang, als die beiden erſterwähnten, mit einer Tiefe von 3 bis 4 Faden. Auf dieſem Grunde peilt man St. Michaels Mounth in N. z. W., ¼ Meile entfernt. Innerhalb der beiden letztgedachten Gründe, wo mehrere Scheeren und Untiefen liegen, darf kein Schiff ſegeln.

Weſtwärts beſtimmte Schiffe, die außerhalb des Vorgebirges Lands-End, einer harten Kühlte wegen, genöthigt wären zurückzukehren, können, welches auch oft geſchiehet, Guavaslake, die Rhede auf der weſtlichen Seite der Bucht, gerade außen vor Newlyn, anetun und da einlaufen, wa ſie bei weſtlichen und nörd-

*) Die verſchiedenen Karten und Beſchreibungen geben die Entfernung dieſer Scheeren von der Hucke aus, ungleich an; der größte Abſtand ſcheint ½ Meile zu ſeyn.

lichen Winden sehr sicher liegen. Hier findet man in der Richtung Nord und Süd, einige Kabellängen von einander, zwei gefährliche blinde Scheeren, Carnbase und Lowlea, auf welchen es nur 5 bis 6 Fuß Wasser giebt; die erste liegt gegen O. ½ S. und die letzte gegen S. O. ½ S. von der St. Pauls-Kirche, und ungefähr ½ Meile von der Norden vor Mousehole liegenden Pealea-Hucke entfernt. Auf der Rhede Guavaslake wird, in der Richtung, worin die St. Clemens-Kirche eben von der Pealea-Hucke gedeckt ist, auf 6 Faden Tiefe geankert; große Schiffe ankern gewöhnlich außerhalb der beiden Scheeren Lowlea und Carnbase, zwischen dem Berge St. Michaels Mounth und der gerade außen vor Mousehole liegenden kleinen Insel St. Clemens, auf einer Tiefe von 12 bis 13 Faden.

Sollte man bei westlichem Winde nicht Höhe genug haben, den erwähnten Ankerplatz, außer durch Laviren erreichen zu können, so muß man, nachdem man unter der Insel St. Clemens eingetroffen ist, genau beobachten, den Thurm der St. Pauls-Kirche, so lange über dem Lande sichtbar zu halten, bis man Norden vor der Pealea-Hucke angekommen ist; darauf kann man den Coues nach Penzanze richten, wobei die Fenster des Thurms der St. Pauls-Kirche stets über dem Lande sichtbar gehalten werden, bis dieser Thurm Norden vor den zwischen Pealea-Hucke und Newlyn befindlichen Zaun, welcher von der Kirche gerade nach dem hohen und steilen Ufer hinunter zu gehen scheint, gebrochen ist; alsdann steure man auf die Mulje von Newlyn zu, und halte ein an der Ecke eines Feldes oberhalb Newlyn liegendes weißes Haus mit der Mitte dieser Mulje zusammen, bis die St. Pauls-Kirche wieder vom Lande gedeckt, und St. Hilarys Kirchthurm Norden vor St. Michaels-Mounth gesehen wird, wie auch, daß die Insel St Clemens sich hinter die Pealea-Hucke verbirgt, dann muß man den Anker auf einer Tiefe vor 6 Faden fallen lassen, wo es den besten Ankergrund giebt. Die St. Hilarys Kirche, welche auf dem hohen Lande Osten vor Marazion liegt, hat einen hohen und weißen Thurm. Es wird N. O. und S. W. mit offenen Klüsen gegen S. O. verteuet; der größte Anker wird gegen S. W. ausgesetzt. Mit südöstlichen und südlichem Winden stehen schwere Seen in die Bucht hinein. Indessen giebt es da zurücklaufende Seen und Gegenströme, welche verursachen, daß die Taue nicht so sehr leiden; dagegen aber können, wenn es bei Nord- und nordwestlichen Winde hart wehet, die Anker leicht triftig werden, weil die Tiefe mit diesen Winden abnehmend ist.

An der Mulje bei Penzance giebt es zur Springzeit etwa 13, zur Zeit der schwächsten Fluthen aber nur 9 Fuß Tiefe. Außerhalb dieser Mulje liegen verschiedene blinde Scheeren, welche Unbekannten gefährlich sind.

In der Bucht Mounths-Bai ist es in den Tagen des Neu- und Vollmonds um 4 Uhr 55 Min. Hochwasser. Der Strom geht in dieser Bucht nicht stark; daher die Schiffe, wenn es etwas wehet, sich beinahe immer in die Richtung des Windes drehen.

Längs der Küste von der Insel St. Clemens an bis zu der westlichen Seite von Lands-End hinum, ist es nahe am Lande von Scheeren und Gründen sehr unrein. Gegen S. 7° 30′ W. von Toll-Pedan-Penwith, der Südhucke von Lands-End aus, liegt eine Klippe, Rundlestone genannt, deren Entfernung von der Flaggenstange ¼ Meile beträgt; sie ist bei niedrigem Wasser trocken, bei halber Fluth aber schon nicht mehr sichtbar. Auf dieser Klippe sind 4 dicke, an einander befestigte, eiserne Stollen von 12 Fuß Höhe angebracht, zwischen welchen eine schwere Stange steht, deren Spitze mit einem Korbe versehen ist; im Ganzen ist diese Baake 19 Fuß hoch. Außerhalb der Klippe ist der Grund rein, allein eine Kabellänge gegen N. O. z. O. von derselben liegt eine Scheere, Lawmean genannt, die bei halber Ebbe sichtbar ist. Zwischen dieser und dem Lande, wo es 12 Faden Tiefe giebt, kann man segeln; allein für Unbekannte möchte es doch gefährlich seyn, sich dieses Weges zu bedienen. Wäre man indessen dazu genöthigt, so steure man der Hucke so nahe, daß die St. Levans-Kirche von dem Lande gedeckt ist; um aber außen um die Klippe Rundlestone zu gehen, muß man die Fenster dieser Kirche über dem Lande sehen können. Außer der letztgedachten Scheere erstrecken sich bis auf ½ Meile gegen N. N. W. von Rundlestone und Lawmean aus, noch einige Scheeren, auf welchen es nur 3 Fuß tief ist; diese verursachen, daß die Durchfahrt zwischen denselben und der Küste mit vielen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Außer diesen liegt eine andere einzelne Klippe beinahe gegen W. S. W. etwas über 1¾ Meile von der Hucke Toll-Pedan-Penwith aus, welche the Wolf genannt wird; da die See sie aber bei hohem Wasser bedeckt, so ist, damit sie stets sichtbar seyn kann, eine 24 Fuß hohe Stange, deren Spitze mit einem kleinen Kasten versehen ist, auf derselben angebracht worden. Außerdem brandet die See heftig an dieser Klippe, wodnech gleichsam ein brüllender Laut entsteht, den man, je nachdem das Wetter ist, in weiter Ferne hören kann. Das

Digitized by Google

Longships-Leuchtfeuer zwiſchen den Klippen the Briſſons und der Hucke des Kaps Cornwall geſehen, giebt die Richtung an, in welcher die Klippe the Wolf liegt. Sie iſt übrigens auf allen Seiten ſteil; kaum eine Kabellänge von derſelben aus giebt es 30 bis 40 Faden Tiefe.

Gerade außen vor der weſtlichen Hucke von Lands-End liegen einige ziemlich hohe Klippen, welche Longſhips genannt werden; auf der größten derſelben iſt ein Leuchtthurm gebaut. Schiffe, die von Oſten herkommend um Lands-End ſegeln wollen, können dieſes Leuchtfeuer, des vorliegenden hohen Landes wegen, nicht ſehen ehe es hinter der Hucke Tall-Pedan-Penwith hervorkommt, oder ehe ſie es in N. N. W. ½ W. peilen; wenn ſelbiges in N. z. W. oder Norden iſt gepeilt worden, ſo kann man ſicher auf daſſelbe zuſteuren. Zwiſchen den Klippen Longſhips und der Hucke von Lands-End giebt es zwar Tiefe genug, allein es möchte, der Scheeren Kettlebottom und der übrigen dazwiſchen liegenden Scheeren wegen, für Unbekannte doch nicht rathſam ſeyn, ſich dieſer Durchfahrt zu bedienen. Außerhalb der Klippen Longſhips kann man ſich denſelben bis auf ½ Kabellänge nähern.

Ungefähr ½ Meile gegen O. N. O. von der nördlichſten der Longſhips-Klippen liegen einige Scheeren, welche Sharks-Fin genannt werden; auch giebt es ſowohl da, als auch ½ Meile von der Hucke Peddenmeandue aus, einen unreinen oder mit Scheeren beſetzten Grund, weswegen man ſich dieſer Hucke nicht auf einen geringern Abſtand nähern ſollte. Indeſſen giebt es nördlich vor deeſelben eine gute Viertelmeile Norden vor der W ſtHucke von Lands-End, eine offene Rhede oder Bucht, Whitesand-Bai genannt, die einen guten Ankergrund und 6 bis 12 Faden Tiefe hat, woſelbſt ein Schiff bei allen öſtlichen Winden zufällig ankern könnte; allein bei weſtlichen iſt es äußeeſt gefährlich da zu liegen.

Eine kleine Viertelmeile ſüdweſtlich von dem Kap Cornwall und etwas über ½ Meile gegen N. O. ½ N. von Longſhips aus, liegen ein Paar hohe Klippen, the Briſſons genannt, die man in der Ferne ſehen kann; zwiſchen dieſen und dem Lande liegen meheeee blinde Scheeren, weswegen es gefährlich iſt, innerhalb derſelben zu ſegeln.

Schiffe, die entweder nord- oder ſüdwärts hier vorbeiſegeln, müſſen ſich durch Peilungen des Longſhips-Leuchtfeuees ſowohl von the Wolf, als auch von den Klippen Briſſons frei zu halten wiſſen.

Segelt man von der See gegen das Vorgebirge Lands-End hinein, ſo zeigt das Land ſich anfangs wie zwei runde Hümpel geſtaltet; auf dem höchſten derſelben erblickt man einen Thuem mit einer Spitze, und wenn man näher hinan kommt, ſo kann man auf der äußerſten niedrigen Landſpitze auch einen ſpitzen Thuem ſehen. Bei klarem Wetter iſt dieſes Vorgebirge 6 bis 7 Meilen weit ſichtbar.

Das Vorgebirge Lands-End kann man als eine ausgehende Halbinſel betrachten, wodurch der von dem Ocean hereinkommende Fluthſtrom getheilt wird, ſo daß der eine Theil nordoſtwärts in den Kanal von Briſtol und der andere in den Kanal zwiſchen England und Frankreich hineingehe. Zur Zeit des Neu- und Vollmonds iſt es außerhalb des Vorgebirges Hochwaſſer um 4 Uhr 45 Min., bei Randieſtone aber nicht eher als um 4½ Uhr. Außerhalb Lands-End geht die Fluth in 9 Stunden nord-, allein die Ebbe nur in 3 Stunden ſüdwärts.

Außerhalb the Wolf geht die Fluth öſtlich bis es an der Küſte halbe Ebbe iſt. Wenn es in Maunths-Bai halbe Ebbe iſt, ſo fängt der Strom an bei Lands-End nördlich zu laufen, und zwar erſt gegen N. W., hernach aber verändert er ſeine Richtung allmählig gegen N. O., dann iſt es an der Küſte Hochwaſſer. Bei Lands-End gehe der Strom während der Fluthzeit 8 bis 9 Stunden noedwärts, und zwiſchen Lands-End und den Sellly-Inſeln ebbt es gewöhnlich nur 3 bis 4 Stunden; dies iſt den Seefahrern eine ſehr merkwürdige Beſchaffenheit, die, falls ſie nicht darauf aufmerkſam ſind, unter gewiſſen Umſtänden üble Folgen haben könnte. Eben vor der Klippe the Wolf geht die Fluth in den 3 erſten Stunden gegen S. O. Wenn es an der Küſte in Maunths-Bai halbe Ebbe iſt, ſo fängt der Strom an bei the Wolf gegen W. S. W. zu laufen, welches 6 Stunden dauert, bis es an der Küſte halbe Fluth iſt. Bei ſüdweſtlichen ſtürmiſchen Winden ſteigt das Waſſer an der Küſte ſogar bis 30 Fuß, zur gewöhnlichen Springzeit aber doch nur 20, und zur Zeit der ſchwächſten Fluthen 10 bis 13 Fuß. Eine ſteife nördliche Kühle kann die Fluth eine Stunde, auch wohl mehr verſpäten; dagegen hält ſie aber bei Südweſtwind völlig eine Stunde länger an, welches, beſonders bei dem Anfange dieſer Winde und wenn es ſtark wehet, Aufmerkſamkeit verdient.

Digitized by Google

Beſchreibung

der Fahrt zwiſchen den Scilly-Inſeln, wie auch der da befindlichen Ankerplätze.

(Siehe die beigefügte ſpecielle Karte Litra I.)

Wenn man ſich den Scilly-Inſeln von der Südſeite nähert, ſo kann man ſie in einem Abſtande von 4 bis 5 Meilen ſehen; das Senkblei giebt alsdann 60 Faden, grauen mit kleinen zerbrochenen Muſchelſchalen, und etwas näher hinan 55 Faden, ſteinigen Grund mit einigen kleinen rothen Muſcheln an. In gleicher Entfernung auf der Nordſeite findet man den Grund hingegen mit Sand und Mudee vermiſcht.

Beinahe 1½ Meile, ungefähr gegen O. N. O. ½ O. von der St. Martins-Inſel aus, liegt eine Gruppe von Klippen, the Seven Stones genannt, an welchen die See brandet. Bei klarem Wetter kann man dieſe Klippen 2 bis 3 Meilen weit ſehen; ſie bilden beinahe eine Rundung, die etwa ¼ Meile im Durchſchnitte hat. Auf der Nordſeite derſelben findet man 30 bis 40, auf der Oſt- und Weſtſeite 52, und auf der Südſeite 50 Faden Tiefe.

Zwiſchen dem Vorgebirge Lands-End und den Klippen the Seven Stones, wie auch zwiſchen dieſen und den Scilly-Inſeln geht die Fluth in 9 Stunden nordwärts, die Ebbe läuft aber nur in 3 Stunden ſüdwärts.

Die Scilly-Inſeln bilden eine Gruppe von einigen mittelmäßigen und mehrern kleinern Inſeln, mit einer unzähligen Menge Klippen und Scheeren umgeben, wovon einige bei halber Fluth, und andere nur bei niedrigſtem Waſſer ſichtbar ſind; die mehreſten ſind aber blinde Scheeren, auf welchen man ſogar zur Springzeit nur einige Fuß Waſſer findet. Sechs dieſer Inſeln ſind bewohnt, wovon St. Mary die größte iſt; ihre Länge beträgt etwas über eine halbe, und ihre Breite ½ Meile. Es giebt hier überaus gute Lootſen, die den Schiffen willig entgegen kommen, ſobald ſie durch Flag- und Schußſignale herbeigerufen werden. Obgleich dieſe Inſeln mit ihren umliegenden Scheeren, beſonders bei erhöhtem oder nebeligtem Wetter, ſehr gefährlich ſeyn können, ſo iſt es dabei doch gewiß, daß man in verlegenen Fällen eine gute Zuflucht da finden kann, und daß es, ſogar bei widrigen Windes wegen, vielleicht oft dienlich ſeyn könnte, da einzulaufen um einſtweilen zu ankern; wir glauben daher es ſei zweckmäßig, die Einfahrten und Ankerplätze ſo umſtändlich als möglich zu beſchreiben.

Zwiſchen den Scilly-Inſeln giebt es vier Haupt-Durchfahrten oder Sunde, nämlich St. Mary-, Crow-, Smith- und Broad-Sund, welcher letzte ſich in zwei, eine nordweſt- und eine ſüdweſtwärts gehende Durchfahrt theilt; außerdem giebt es Old- an New- (Alt- und Neu-) Grimsby-Sund, St. Helens-Gap und Tean-Sund.

Auf St. Agnes, der ſüdlichſten der größern Inſeln findet man ein rundlonfendes Leuchtfeuer, das ſo eingerichtet iſt, daß es jede Minute einen ſtarken Blick zeigt; da der Leuchtthurm ungefähr mitten auf der Inſel, auf der höchſten Stelle derſelben ſteht, und zugleich weiß gehalten wird, ſo hat man dadurch auch noch bei Tage eine vortreffliche Marke.

St. Mary-Sund, welcher zwiſchen die Inſeln St. Mary und St. Agnes gegen N. N. W. hineingeht, iſt nicht nur die beſte Einfahrt, ſondern die in demſelben befindliche St. Mary-Rhede iſt auch zugleich der ſicherſte Ankerplatz von denen, die hier zu finden ſind. Um dieſe Einfahrt von Oſten her anzuthun, halte man Süden um die Inſel St. Mary, und ſteure auf Pennnis-Hucke, die Südhucke dieſer Inſel zu, bis man derſelben auf ½ Meile, oder auf etwas weniger, nahe gekommen iſt, wobei man aber, um keinesweges weniger als 5 Faden Tiefe zu erhalten, ohne Unterlaß lothen muß; darauf ſteure man auf die Klippe Woolpock zu, welche außerhalb einer unter einer weißen Klippe befindlichen Batterie liegt, und die man binnen der Zeit des niedrigen Waſſers ſehen kann. Wenn man gerade vor the Woolpack, von welcher man ſich ein Paar Kabellängen entfernt hält, angekommen iſt, ſo ſteure man gerade auf Stevairock, eine ganz ſteile Klippe zu, dicht an welcher es 7 Faden Waſſer giebt, wobei man ſich der Steuerbordsküſte nahe hält, um den Bartholome-Scheeren, welche

nebſt der Spaniſh-Scheere am Backbord bleiben müſſen, zu entgehen. Die Bartholome-Scheeren, welche gegen S. S. W., ungefähr ½ Meile von Stevalrock aus liegen, ſind bei niedrigem Waſſer beinahe trocken. Von der Nähe der Klippe Stevalrock ſteure man N. z. W., bis die Klippe Crow ſich außerhalb der Bantscarran-Pünte zeigt, dann befindet man ſich in Broadſund; darauf ſteure man N. N. O. und N. O. z. N. der Rhede zu, bis die Klippe Nut, welche rund iſt, in N. W. oder N. W. z. W., auf 2 bis 3 Kabellänen Abſtand gebracht iſt, oder daß man das Kaſtell in S. S. O. hat, wo man alsdann auf einer Tiefe von 5 bis 6 Faden mit reinem guten haltbaren Boden ankern und vor den Winden ziemlich geſichert liegen kann; bei ſüdweſtlicher Kühlte aber ſtehen hier ſchwere Seen hinein.

Einſt brauchten die Schiffe, welche nach St. Mary ohne Lootſen einliefen, zum Merkzeichen, den dritten Theil der Flügel der Gemeinſonemühle über dem Lande ſichtbar zu halten, um ſowohl den Bartholeme-Scheeren und der Spaniſh-Scheeee, als auch the Woolpack zu entgehen; dieſe Flügel ſind aber ſeit langer Zeit nicht mehr da. Indeſſen ſtehen auf dieſer Stelle noch zwei Häuſer, die mit Taubenhäuſern einige Aehnlichkeit haben. Ferner dürfte bemerkt werden, daß auf der Pennini-Hucke eine Windmühle ſteht, die aber zu keinem Merkzeichen dient.

In Crowſund geht die Fahrbahn nahe vor der Nordoſtſeite von St. Mary vorbei, wo man eine Barre findet, auf der es bei niedrigem Waſſer nur 4 Fuß Tiefe giebt. Die, welche bei ſteigendem oder hohem Waſſer über die Barre ſegeln, müſſen beobachten, nicht zu weit nördlich zu ſteuern, weil von der Inſel St. Martin ein langes gefährliches Steinriff ausgeht. Von drei Viertel der Fluth bis drei Viertel der Ebbe geht der Strom oſtwärts hinaus; darauf läuft er entgegengeſetzt weſtwärts in den Sund hinein über die Barre. Ein Schiff, das, um nach St. Mary-Rhede zu kommen, durch Crowſund ſegeln wollte, muß ungefähr N. W. ½ W. mitten zwiſchen die Scheere Ganinick und die Inſel St. Mary hinſteuern, bis die Klippe Nut, an die Südſeite der Inſel Sampſon, ungefähr in W. z. N. gebracht iſt; dieſe Richtung führt dicht bei der Crow-Klippe vorbei, welche am Steuerbord liegen bleibt. Die Scheere Ganinick iſt erſt bei halber Ebbe über dem Waſſer ſichtbar. Nachdem man bei der Crow-Klippe vorbei gekommen iſt, ſteure man ſüdlich, um the Pots zu entgehen; die Klippe Nut wird darauf, wie oben erwähnt, in N. W., in einen Abſtand von ein Paar Kabellängen gebracht, wo man alsdann auf einem reinen guten haltbaren Boden ankert. Ein Schiff kann auf der Oſtſeite der Barre ankern und bei allen Winden ſicher liegen, außer bei den ſüdöſtlichen, denen der Ankerplatz offen iſt, und bei welchen ſchwere Seen einſtehen, die Brandungen an dem Riffe verurſachen; indeſſen iſt der Ankergrund da rein und gut mit einer Tiefe von 4 bis 5 Faden. Das Merkzeichen dafür iſt: die Klippe Nut beinahe in W. z. N., ein wenig Süden von der Crow-Klippe offen zu haben. Die Fahrt in Crowſund iſt übrigens ſehr ſchwierig und zum Theil gefährlich *).

Der auf der weſtlichen Seite von St. Agnes befindliche Smith-Sund iſt ſehr enge, und man kann, ſeiner Krümmungen wegen, die Oeffnung deſſelben bei der Anthunng nicht gleich erkennen; er hat aber eine ziemlich große Tiefe. Beim Einſegeln von Süden her halte man die Klippe Great Smith, welche N. W. vor St. Agnes liegt, mit Tafele-Bryer, einer hohen runden Klippe Weſten vor der Inſel Bryer, zuſammen, wobei St. Agnes am Steuerbord und alle Weſten vor derſelben liegende kleine Inſeln, Klippen und Scheeren am Backbord bleibin **), bis man ganz nahe vor Great Smith angekommen iſt; darauf biege man etwas gegen die Inſel St. Annet hinüber, um Great Smith am Steuerbord zu behalten, und wenn man bei dieſer vorbei iſt, ſo kann man auf die St. Mary-Rhede zuſteuern. Der durch dieſen Sund gehende Strom nimmt ſeine Richtung von 4 Stunden nach dem Anfange der Fluth bis 2 Stunden nach dem Anfange der Ebbe ſüdoſtwärts. Die Ebbe hält an, ziemlich nahe zwiſchen alle weſtliche Klippen und Scheeren nach the Biſhop hinaus zu laufen; allein Norden vor dieſer begegnet ſie der Hafenfluth, welche einwärts geht.

Nach Bread-Sund führen, wie erwähnt, zwei Haupt-Einfahrten hinein, wovon die eine die Südweſtliche und die andere die Nordweſtliche genannt wird; ſie ſcheinen zwar denen, die etwas bekannt ſind, nicht ſchwierig zu ſeyn, allein ohne Anleitung der Lootſen ſind ſie es doch, in Anſehung der Heftigkeit der Ströme. Um ſich der ſüdweſtlichen Einfahrt, welche die beſte iſt, zu bedienen, ſchiffe man mitten zwiſchen the Biſhop und the Grim, die zwei weſtlichſten außerhalb der Scilly-Inſeln, ¼ Meile Nord und Süd von einander liegenden Scheeren, welche beinahe ſtets über dem Waſſer ſichtbar ſind, hinein; von da ſteure man ungefähr O. ¼ N., ſo daß die Gunner-Scheere am Backbord bleibt, und Klein-Granhilly, die nächſte große Klippe auf der

*) Es würde gewiß äußerſt verwegen ſeyn, ſich dieſer Einfahrt ohne Anleitung eines Lootſen zu bedienen.

**) Die Karte deutet aber einige auf der Südweſtſeite von St. Agnes liegende Klippen und Scheeren, Lethegus genannt, an, welche ohne Zweifel müſſen am Steuerbord behalten werden; allein durch die angegebenen Merkzeichen iſt die Fahrt deutlich bezeichnet.

Südostseite von St. Martin, sich Bantscarran, der Nordseite von St. Mary, anschließt; dieser Cours führt quer vor Annet-Head hin, von wo man alsdann mehr nördlich steuert, so daß zwischen der Klippe Klein Granhilly und der Binescarran-Spitze eine Oeffnung von einer Seeelebreite bleibt, wodurch man den in N. N. W., etwas über ½ Meile von der Insel St. Annet aus liegenden blinden Scheeren Old-Wreck, auf welchen es nur 12 Fuß tief ist, entgeht. Dieser letzte Cours, die Bantscarran-Spitze mit Klein-Granhilly zusammen gehalten, führt weiter fort, bis man nach der St. Mary-Rhede hinauf biegen kann.

Sollte ein Schiff bei niedrigem Wasser in die Nähe von Bishop und Clerks-Scheeren gerathen, so muß es sich merken, daß der Strom eine halbe Stunde, aber nicht länger, gegen N. W. geht, und wenn selbiges dann nördlich um die Scheeren steuert, so führt der Strom rund, so daß alle Inseln am Steuerbord bleiben. Allein ungefähr ¼ Meile außerhalb der Inseln geht die eigentliche Fluth gegen O. N. O., und von der Scheere Bishop läuft der Strom eine halbe Stunde nach dem Anfange der Fluth zwischen die Scheeren und Inseln den ganzen Weg östlich nach St. Mary-Rhede und weiter nach St. Martins-Head. Man muß aber beobachten, nicht zu weit südlich, den Klippen zu nahe zu steuern, denn weil der Strom sich bei den Scheeren theilt, so läuft er stark südwärts; steuert man zu weit nördlich, so wird man auf dieser Seite dieselbe Wirkung spüren.

Um durch die nordwestliche Einfahrt nach Broad-Sund einzusegeln, muß der Leuchtthurm auf St. Agnes eine Segelsbreite Westen vor Great-Smith gehalten werden, welchen Cours man bis etwa ½ Meile innerhalb der Klippen verfolgt, wo man in die Richtungen der oben angezeigten Marken eintreffe, vermittelst welcher man sich auf dieselbe Weise nach der St. Mary-Rhede hinleitet. Wegen der blinden Scheeren auf beiden Seiten, Nun-Deeps und Ley Steeple m. m., möchte es nicht rathsam seyn, diese Einfahrt ohne einen Lootsen anzuthun, falls man nicht sicher ist die Marken erkennen zu können.

New-Grimsby ist ein vortrefflicher, aber auch nur ein kleiner und enger Hafen. Der Eingang desselben ist von Norden her zwischen den Inseln Tresco und Bryer. Dicht an der Hucke von Tresco liegen zwei Klippen, die Kettle und Kettlebottom heißen. Beim Einsegeln halte man der Steuerbords-Hucke Shipman-Head ganz nahe. In dem Hafen wird gerade vor der kleinen rundkuppigen Insel, welche den Namen Hangmans-Insel führt, auf 5 Faden Wasser geankert, wo man zugleich vorn und hinten vertauen muß. Etwas weiter einwärts liegen die Schiffe bei niedrigem Wasser auf dem Grunde.

Der Strom richtet sich in dem Hafen nach folgenden Regeln: Nach der Zeit des niedrigen Wassers oder mit dem Anfange der Fluth geht der Strom erst in 1½ Stunden einwärts, und demnächst in 3 Stunden auswärts, darauf kentert er und läuft in 4½ Stunden abermals einwärts bis es halbe Ebbe ist, dann kentert er wieder und läuft in den übrigen 3 Stunden auswärts. Zwischen den Inseln Sampson und Bryer aber geht der Strom von Westen her in 8 Stunden, nämlich von der Zeit des niedrigen Wassers an bis es 2 Stunden gebbt hat, einwärts, und darauf den entgegengesetzten Weg bis es wieder niedriges Wasser ist.

In den Häfen bei Old-Grimsby, in St. Helens-Gap und in Teansund findet man gute und ziemlich sichere Ankerplätze; sie sind aber enge und das Einsegeln zu denselben ohne Lootsen schwierig. Der nordwestliche Eingang des ersten ist tief. Obgleich der Hafen ganz eingeschlossen ist, so kann man doch bei hohem Wasser mit vielen Winden auslaufen. In der Bucht bei Old-Grimsby giebt es bei niedrigem Wasser 12 bis 13 Fuß Tiefe und einen guten Grund, um auf demselben trocken zu liegen.

Der Strom geht in diesen Sunden von Norden her in 9 Stunden, und zwar vom Anfange der Fluth bis es an der Küste halbe Ebbe ist, einwärts, dann kentert er und läuft in den 3 letzten Stunden entgegengesetzt.

Auf St. Martins-Head, der Nordostspitze dieser Insel, ist eine Landmarke von 40 Fuß Höhe errichtet, die einem Kirchthurme ähnlich ist. Zwischen St. Martin und den andern, südöstlich vor derselben liegenden Inseln giebt es eine Durchfahrt, die den kleinen Schiffen dienlich ist; sie wird aber nur selten benutzt, weil nur Wenige von den Marken und der Versetzung des Stromes Kenntniß haben. Indessen dürfte bemerkt werden, daß der Strom seine Richtung von Broad-Sund östlich über die St. Mary-Rhede und weiter über die Gründe nach der Ostspitze der Insel St. Martin nimmt, wo er der Fluth, welche rund um die St. Martins-Hucke herum kommt, nachdem diese in 4 Stunden gegangen ist, begegnet; dieses Zusammentreffen der Ströme verursacht die Stromabbelung, welche the Race of Hinsak genannt wird. Die Fluth erhält aber doch die Oberhand, und geht weiter südwärts der Insel Menawethen zu, wo sie der vom Crow-Sund kommenden Fluth, welche südostwärts geht, begegnet, und verursacht zur Springzeit auch da eine starke Stromabbelung; beide vereinigen sich wieder und gehen weiter südwärts.

An allen Scilly-Inseln ist es mit Neu- und Vollmond um 4 Uhr 40 Min. hohes Wasser. Mit gewöhnlicher Fluth steigt und fällt das Wasser 18 bis 20 Fuß. Bei gutem Wetter geht die Fluth gegen O. N. O., außen um und zwischen die Inseln hinein; zur Zeit der schwächsten Fluthen und bei nördlichem Winde aber geht sie gegen N. O. Bei oder nach einer steifen südlichen Kühle hält die Fluth völlig eine Stunde länger an, bei nördlichem Winde aber tritt sie um eben so viel später ein.

Pool-Bank ist eine ungefähr 1½ Meile gegen rechtweisend S. W. z. W. vom Leuchtthurme der Scilly-Inseln aus liegende kleine Bank, auf welcher man die bemerkbare Tiefe von 15 Faden findet. Den Leuchtthurm mitten über der kleinen Insel Goreggan gesehen, giebt die Richtung an, in welcher sie liegt.

Beschreibung

der Küste von Lands-End bis Bristol.

Obgleich die gegenwärtige Karte, ihrer bestimmten Gränze wegen, die Bucht, welche man den Kanal von Bristol nennt, in welcher die beträchtliche Handelsstadt Bristol mit mehreren liegt, und wo der Fluß Severn, an welchem die Stadt Glocester liegt, sich hinein ergießt, nicht ganz, sondern nur die südliche Seite derselben von Lands-End oder dem Kap Cornwall bis Bristol und etwas von der nördlichen Seite enthalten konnte, so haben wir es doch für nützlich gehalten, diesen Theil ausführlich zu beschreiben, so viel davon aus den englischen Karten und Sailing Directions zu entlehnen gewesen.

Vom Kap Carnwall bis St. Ives geht die Küste mit einer Ausbucht etwa 2¾ Meilen östlich. Der Ort St. Ives liegt an der Westhucke einer großen Bai oder Bucht, deren Mündung ungefähr ¾ Meile breit ist; an der Osthucke derselben liegt eine Insel, Godrevy genannt, von welcher ein Steinriff etwa ¼ Meile gegen W. N. W. ausläuft, wovon bei halber Ebbe ein Theil über dem Wasser sichtbar ist. Binnen in St. Ives-Bai kann man auf beiden Seiten, so nahe an der Küste als man will, auf einen guten sandigen Boden ankern. Bei St. Ives giebt es eine Mulde, an welcher kleine Fahrzeuge bei allen Winden sicher liegen, während des niedrigen Wassers ist es aber da trocken. Große Schiffe ankern außerhalb derselben auf 6 bis 7 Faden Tiefe. Oben in der Bai wird man einer Oeffnung zwischen zwei Sandhucken gewahr; auf der westlichen derselben liegt eine Kirche, die man Leiant Kirche nennt. Bei nördlichem Winde, welcher schwere Seen in der Bai verursacht, könnte ein Schiff da hineinflüchten, wenn es die Zeit des hohen Wassers abwartet; die Tiefe beträgt daselbst 10 bis 12 Fuß*), auf der westlichen Seite ist es am tiefsten. Innerhalb der gedachten Hucken zeigt sich eine kleine Bucht, wo das Schiff mit Sicherheit auf den Grund, welcher überall rein, eben und sandig ist, fest laufen kann. Die östliche Küste im Innern der Bai besteht mehrentheils aus Sanddünen. Diejenigen, welche längs der Küste vor St. Ives-Bai blos vorbei segeln, müssen, um dem von der Insel Godrevy ausgehenden Riffe zu entgehen, der Küste nicht zu nahe steuern.

Die Küste zwischen St. Ives und der Trevose-Hucke ist überall ziemlich steil und rein, mit verschiedenen Buchten und Baien; sie hat hohe und steile Klinten und auf verschiedenen Stellen Sanddünen. Die Hucke, außerhalb welcher zwei Klippen, Master and Man genannt, liegen, ist sehr hohes Land; in der Sprache des Landes wird sie Keanbarianack genannt. Anderthalb Meilen von da liegt außerhalb einer andern hervorragenden Hucke, welche Kersey heißt, eine Klippe, die man Carters-Rock nennt. Auf einer Strecke von etwa ½ Meile von hier aus, hat die Küste vier Hucken oder Spitzen: die westlichste ist die letztgedachte Kersey, darauf folgt Pentire, hiernächst Pentirewean, und endlich Towan-Head. Zwischen der zweiten und dritten Hucke findet man eine Bucht oder einen Hafen, the Gunnel genannt, der aber nur dienlich ist für solche kleine Schiffe, die bei hohem Wasser einlaufen und während der Ebbe trocken liegen können. Osten vor Towan-Head

*) Die englische Beschreibung erwähnt nicht ob diese Tiefe soll bei hohem oder niedrigem Wasser verstanden werden; vermuthlich ist sie bei niedrigen Wasser angegeben.

findet man eine Bucht, die einen guten Ankergrund und eine Tiefe von 12 bis 18 Faden hat, wo man bei südlichen und östlichen Winden einstweilen ankern kann. Von da bis Trevose-Head hinauf ist es in der Nähe der Küste reine. Beinahe ½ Meile gegen Westen von der Trevose-Hucke, einem kleinen runden Vorgebirge, das in gewissen Lagen einer Insel gleicht, liegen nahe am Lande vier hohe Klippen, die den Namen Cow and Calf führen, wie auch zwischen ihnen und der Küste einige Scheeren. Osten vor dieser Hucke giebt es eine Bucht, in welcher ein Schiff bei Landwind auf einer Tiefe von 7 bis 8 Faden einstweilen ankern kann. Gerade außen vor dieser Bucht findet man eine hohe Klippe, welche Gullrock genannt wird; sie liegt etwa ½ Meile gegen O. z. N. ½ N. von der Westseite der Trevose-Hucke, und beinahe in gleicher Entfernung gegen N. W z. W. von der Stepper-Hucke, welche die Westhucke des Hafens zu Padstow ist. Mitten zwischen dieser Klippe und der Küste liegt eine blinde Scheere, the Gulley genannt, auf welcher es nur 6 Fuß tief ist. Die Klippe Gullrock ist auf allen Seiten rein.

Ungefähr ½ Meile gegen N. N. O. ½ O. von der Stepper-Hucke und kaum ½ Meile gegen N. W. z. N. von der Pentire-Hucke, welche die Osthucke des Padstower Hafens ist, liegt eine andere Klippe, die Newland heißt. Auf ¼ Abstand zwischen dieser und der letzten Hucke liegt eine blinde Scheere, auf welcher es nur 2 Fuß Wasser giebt. Zwischen Gullrock und Newland findet man bis in ihrer Nähe eine Tiefe von 15 Faden.

Der Hafen zu Padstow ist ein vortrefflicher Zufluchtsort wider harte nordwest und nördliche Winde. Der Eingang des Hafens ist zwar eine Viertelmeile breit, aber es liegt in demselben eine Barre, the Dunbar genannt, die während des letzten Viertels der Ebbe trocken ist, und die sich von der östlichen Seite aus quer über den Einaang bis auf reichlich drei Viertel seiner Breite erstreckt; sie läßt jedoch zwischen ihrem Ende und der westlichen Küste eine Oeffnung von ungefähr 70 Faden Breite. Die Westhucke ist steil, so daß man sich beim Einsegeln ganz nahe an derselben halten kann. Sollte der Lootse nicht zum Schiffe gekommen seyn, ehe es sich genöthigt sähe hineinzusteuren, so liegt er gewöhnlich unter der Hucke, um selbiges da zu empfangen und nach dem Ankerplatze hinzuleiten. In diesen Hafen kann man zu allen Zeiten sowohl bei der Ebbe, als der Fluth einsegeln, wenn solches mit einer frischen Kühlte, und einem der offenen Winde zwischen N. z. W. und O. S. O. geschieht; doch ist es für große Schiffe nicht rathsam, denselben anzuthun, ehe die Fluth ungefähr das Mittel erreicht hat oder halb aufgelaufen ist. Die beste Zeit zum Einlaufen, besonders bei schlechtem Wetter, ist jederzeit die, von halber Fluth bis Hochwasser; bei schralen Winden von N. N. W. bis W. N. W. muß man reichlich Hintersegel führen. Von dem hohen Lande am Steuerbord fallen Windstöße in verschiedene Richtungen; sollte man dadurch in der Enge die Segel back erhalten, so muß der Anker sogleich fallen, und man muß bereit seyn augenblicklich Taue ans Land zu bringen und bei den Ringen fest zu machen, falls dies erfoederlich wäre.

Eine Viertelmeile innerhalb der Stepper-Hucke findet man auf derselben Seite eine Bucht, Harbour-Cove genannt, die bei allen Winden völlig sicher ist, und wo die größten Schiffe während der Zeit des niedrigen Wassers flott liegen. Zur Springzeit steigt und fällt das Wasser 22 bis 24, zur Zeit der schwächsten Fluthen aber nur 12 bis 14 Fuß. Der eigentliche Hafen der Stadt ist eine Viertelmeile weitee oben; allein da liegen die Schiffe bei niedrigem Wasser auf dem weichen und lehmigen Grunde trocken.

Beim Ausegeln aus dem Padstower Hafen kann man mit Sicherheit zwischen der Klippe Newland und der Osthucke des Einganges hindurchsegeln. Osten vor dieser Hucke liegt eine andere Klippe, the Mold genannt, zwischen welcher und der Küste man ebenfalls durchschiffen kann, um nöthigen Falls in der Bucht Osten vor derselben zu Anker zu gehen. Auf der Westseite dieser Buche giebt es eine kleine Einweichung ins Land, welche Port-Queen heißt, wo Lootsen wohnen.

Bei Port-Isaac liegt ein großer Fischerort, wo mehrere Küstenfahrer ansäßig sind; in den Hafen können Schiffe von 200 Tons (beinahe 100 Lasten) bei hohem Wasser einsegeln, und, um sich in nöthigem Falle zu retten, auf den Grund fest laufen.

Zwischen Port-Isaac und Hartlands-Hucke giebt es keine Häfen. Etwa 2½ Meilen nördlich von dieser Hucke aus, und zwar mitten vor der Mündung des Kanals von Bristal liegt die Insel Lundy, welche ziemlich hoch ist; auf der östlichen Seite derselben kann man auf einer Tiefe von 6 à 7 Faden ankern; man liegt aber da nicht gut, besonders weil der Strom während des letzten Viertels der Ebbe in alle Kompaßstriche eund läuft; auch kann man da nicht liegen ohne zu verteuen.

Barnstables-Bai ist ziemlich groß und geräumig; auf der östlichen Seite derselben ist der Eingang eines Flusses, der sich in zwei Arme theilt; an dem einen derselben liegt die Stadt Biddeford, und an dem andern Barnstable, welche einen beträchtlichen Handel treiben. Gerade vor der Mündung des Flusses liegt eine Biere, über welche Schiffe von ungefähr 300 Tons bei halber Fluth einsegeln können. Man findet außerhalb der Biere einen guten Ankergrund, und innerhalb derselben, gerade vor der Stadt Appledore eine sehr gute Rhede. Zur Springzeit steigt und fällt das Wasser hier gewöhnlich 22 Fuß. Auf der Westseite der Bai ist der Grund

Digitized by Google

zum Ankern rein und gut; doch sollten Schiffe, die entweder nicht über die Barre hineinsegeln wollen, oder ihres Tiefstechens wegen nicht über dieselbe hineinsegeln können, sich hüten, daß sie bei nördlichen und nordwestlichen Winden nicht in die Bai hinein verfallen. Auf der Ostseite der Einfahet, welche über die Barre führt, liege eine gefährliche Sheere oder Untiefe, the Crumbles genannt, die bei niedrigem Wasser beinahe trocken ist. Zum Einsegeln über die Barre dienen folgende Merkzeichen: wenn das nahe an der Seeseite Westen vor der Martamer Kirche, welche auch nahe an der Küste, und zwar ein wenig Süden vor der Klippe Smiths-Rock liegt, befindliche Sommerhaus und die Bäume bei Westterscot von dem Lande gedeckt zu werden anfangen, so bringe man ein wie eine Hammelkeule gestaltetes Feld, das oberhalb eines kleinen Waldes, und gerade unter dem Niedrigsten oder derjenigen Stelle des innern Landes, wo selbiges sich wie ein Sattel vertont, liegt, entweder in gerade Linie mit der Hairy-Pünte, oder ein wenig Naeden vor dieselbe, und steure darauf in dieser Richtung hinein, bis ein einzelnes Haus sich den östlichen Häusern der Stadt Appledore anschließt; diesen neuen Cours erfolge man, bis das Süden vor Appledore liegende Sommerhaus mit einem andern, zwischen diesem und der Stadt liegenden Hause zusammen trifft, in welcher Richtung man alsdann weiter steuert, bis die Instower Kirche mitten vor einem oberhalb derselben liegenden Felde gesehen wird; diesen letzten Cours verfolge man bis die Instower Schiffbrücke mit der Mühle zusammen geht, dann wird geankert.

Auf Mart-Bai kann man nur bei Landwind einstweilen ankern. Der Hafen bei Ilfracomb hat eine Tiefe von 3 bis 4 Faden bei niedrigem Wasser. Auf der westlichen Hucke ist ein Leuchtfeuer, außerhalb welches man einen guten Ankergrund und 8 bis 9 Faden Tiefe findet.

Während des Einsegelns in den Kanal von Beistal, bei trübem Wetter oder bei Nachtzeit, muß man sich jederzeit zunächst der südlichen Seite halten. Auf der Strecke van der Insel Lundy bis gerade var der Hurstones-Pünte ist es 12 bis 14, aber von da bis Flatholm hinauf 15 bis 11 Faden tief.

Auf der auf der nördlichen Küste des Kanals van Bristol befindlichen Mumbir-Pünte steht ein Leuchtthurm, der folglich am Backbord bleibt *). Es ist nathwendig auf die Ströme sehr aufmerksam zu seyn, welche hier überaus heftig sind. Die Fluth geht sehr stark in die Bucht hinein und setzt quer über Culversand, einen Naeden vor Bridgwater-Bai liegenden Grund. Minehead, auf der Südseite der Bucht, ist ein Fischerort, wo Lootsen wohnen, welche die Schiffe nach Beistol ꝛc. hinlootsen. Es ist besonders, daß die englischen Sailing Directions weder von der Bridgewater-Bai, noch ob der Fluß, an welchem die Stadt Bridgewater liegt, schiffbar sei, etwas erwähnen; die Karte giebt jedoch Anlaß zu glauben, daß dieser Ort eine gute Schiffahrt habe; und was noch mehr ist, man findet auf derselben ein Leuchtfeuer gerade vor der Einfahrt, welche zwischen die Gründe in den Fluß hineinführt, angedeutet.

Wenn man sich in dem Kanale van Bristal innerhalb der Insel Lundy befindet und nach Bristal ꝛc. hinaufsegelt, so erblickt man das Land auf beiden Seiten; man halte sich aber, wie gesagt, lieber etwas näher an der südlichen, als der andern Seite und steuee zwischen Steepholm und Flatholm hinein. Obgleich ersterer hach und ründlich, letzterer dagegen aber flach und niedrig ist, so ist es zunächst diesem dach am tiefsten, und man kann demselben auf der Südseite bis auf einen Steinwurf nahe segeln. Dieser Halm ist durch das auf demselben befindliche Leuchtfeuer ausgezeichnet kennbar.

Wenn man beim Einsegeln in die Nähe van Flatholm gekammen ist, so hat man sich vor einem etwa eine Meile in W. z. N. vom Halme aus liegenden Grundt, auf welchem es bei niedrigem Wasser nur 6 Fuß tief ist, zu hüten. Um Süden um diesen Geund zu gehen, halte man Portshead oder Partshut-Hucke Süden var Flatholm assen. Partshut-Hucke ist die westliche Hucke am Eingange des Aron-Flusses, an welchem die Stadt Beistal liegt. Da aber das Wasser beim Neu- und Vollmonde 7 bis 8 Faden steigt, so kann dieser Geund, wenn es erst einige wenige Stunden geflurhet hat, nicht sonderlich gefährlich seyn; ebenfalls werden Schiffe über alle innerhalb Flatholm liegende Gründe hinwegsegeln können, sobald es eine Zeitlang geflurhet hat. Indessen wird, wenn man Flatholm vorbei gesegelt ist, nördlich gesteuert, bis nean denselben in W. z. S. oder in geeade Linie mit der Mineheads-Hucke gebeacht hat; haduech kammt man Norden vor das am Steuerbord liegende Riff English-Graunds, auf welchem es bei niedrigem Wasser nur 9 Fuß tief ist; haeauf wird abgehalten und Ost oder O. z. S. auf die Portshut-Hucke, nach der Kings-Rhede außerhalb des Aronflusses, an welchem Brisol liegt, zugesteuert. Dem sogenannten English-Grunde, welcher am Seeuerbard gehalten wird, kann man durch Hülfe des Bleilaehs folgen, weil er sich geaen die Küste hinein allmählig erhebt. Ueberhaupt möchee es keiner weitern Unterweisung bedürfen, da das Schiff mit einem Lootsen von Flatholm versehen werden kann, falls es keinen von einem der vorgedachten Oerter erhalten hätte.

*) Die Mumbie-Pünte liegt zu nördlich, um auf dieser Karte einbegriffen zu werden; sie ist etwa 5½ Meilen gegen N. z. O. von dem Ilfracomber Feuer entfernt.

Obgleich nur ein kleiner Theil der nördlichen Küſte des Kanals von Briſtol und des Severn-Fluſſes auf der gegenwärtigen Karte enthalten iſt, ſo wollen wir doch nicht unterlaſſen, auch eine kurze Beſchreibung von dieſem Theile zu liefern.

Der Grund, welcher Skarweather-Sand genannt wird, iſt bei niedrigem Waſſer zum Theil trocken; allein zwiſchen demſelben und der Hucke, Weſten vor welcher er liegt, giebt es 5 bis 8 Faden Tiefe und einen guten Ankergrund, zu welchem Ankerplatze es zwiſchen dieſem Grunde und Naſh-Sand eine Durchfahrt von 6 Faden Tiefe giebt; man muß ſich aber vor der blinden Scheere Tuskar hüten, welche am Backbord gehalten werden muß. Dieſe Rhede iſt bei Landwind ſicher und während der Ebbe ziemlich gut durch die Gründe beſchützt; allein bei einer harten landwärts wehenden Kühle müſſen hier, während des hohen Waſſers, ſchwere Seen entſtehen. Dies wird mit der Rhede Norden vor Naſh-Sand auch der Fall ſein.

Von dem übrigen der Küſtenſtrecke von Newton aus iſt nichts vorzügliches zu berichten. Ein Schiff kann natürlich unter paſſenden Umſtänden, wegen widrigen Stromes u. dgl., allenthalben außerhalb dieſer Strecke eine kurze Zeit ankern.

Bei Cardiff giebt es einen guten Zufluchthafen, aus außerhalb deſſelben hat man bei allen Winden eine ſehr gute Rhede. Norden und Oſten vor dem Ankerplatze liegen mehrere kleine Gründe, die bei niedrigem Waſſer trocken ſind; allein bei halber Fluth kann man über dieſelben ſegeln.

Um dieſe Rhede und den Hafen anzuthun, ſegeln die, welche von Weſten herkommen, zwiſchen Flatholm und die Küſte hinein, wo ſie ſich blos vor einer, ¼ Meile weſtlich vor Flatholm liegenden, kleinen Scheere, the Wolves genannt, zu hüten haben. Weiter iſt hier nichts von dem Briſtoler Kanale zu erwähnen.

Beſchreibung

der franzöſiſchen Küſte von Calais bis Queſſant, wie auch der Inſeln Guernſey, Jerſey und Alderney.

Wenn man bei der Anſicht der Einfahrt des Kanals von der Nordſee her Calais erblickt, ſo ſcheint es anfänglich, als ob die Stadt auf einer Inſel läge. Sie hat drei Thürme, wovon zwei mit Spitzen verſehen ſind, deren einer viel höher iſt als die andern; auch liegen verſchiedene Windmühlen bei der Stadt. Bei dem Einſegeln in den Hafen, welches bei nördlichen oder landwärts wehenden Winden ziemlich gefährlich iſt, muß man die an dem öſtlichen Ende der Stadt liegende Mühle mit dem öſtlichen Mulſekopfe in gerader Linie halten, dicht um dieſen herum und längs der öſtlichen Seite hineinſteuern. Zum Einſegeln iſt es erforderlich denjenigen Zeitpunkt zu wählen, da das Waſſer beinahe ſeine größte Höhe erreicht hat und der Strom ſchwächer geht, indem er ſonſt ſo heftig iſt, daß man das Schiff ſchwerlich regieren kann; dabei liegen in dem Hafen oft viele Schiffe, denen man, wenn der Strom die ſichere Lenkung des Schiffes erſchweren würde, nicht leicht möchte aut vorbei kommen können. Bei niedrigem Waſſer liegen die Schiffe trocken. Das Waſſer ſteigt und fällt an der Mulſe ungefähr 20 und innerhalb derſelben 15 bis 17 Fuß; das Mehr oder Weniger beruht auf der Springzeit und der Richtung des Windes. Die Hafenzeit iſt um 11½ Uhr.

Die Rhede außerhalb Calais iſt in einiger Entfernung gegen N. W. von dem Hafen, wo eine Sandbank, Riben genannt, die ein wenig Weſten vor dem Forte Lapin ihren Anfang nimmt und ſich gerade vor dem Forte Vert in eine Spitze endigt, einigen Schutz giebt. Der Ankerplatz iſt ziemlich nahe an dieſer Bank auf einer Tiefe von 10 bis 17 Faden; die beſte Stelle iſt, wenn die große Thurmſpitze in Calais mit dem Forte Vert in gerader Richtung und Blankneſs zwei Segelsbreite vor Calais-Cliff offen geſehen wird, wo man 16 Faden Waſſer und einen guten haltbaren Boden findet.

Das Kap Blankneſs liegt 1½ Meile ſüdweſtlich von Calais. Es hat dieſen Namen ſeiner weißlichen Farbe wegen bekommen, wodurch es ſich in einer Entfernung von 4 bis 5 Meilen auszeichnet. Dicht neben demſelben liegen einige Scheeren. Eine gute Viertelmeile Norden vor dem Kap Blankneſs liegt das Südende einer Bank, les Quenois genannt, von welcher ſich ein Zweig N. W. z. N. und ein andrer O. N. O. erſtreckt; an

dem Ende deſſelben, wo die Tiefe am geringſten iſt, findet man nur 2 Faden Waſſer. Ungefähr gegen N. N. O., ½ Meile von dem Kap Grisnes liegt die Südweſtende einer Bank, Bane a la ligne genannt, die ſich O. N. O. erſtreckt; man findet auf derſelben die Tiefe von 1 bis 5 Faden. Außerhalb dieſer Bank ankern die Schiffe zuweilen auf einer Tiefe von 10 bis 17 Faden mit gutem Grunde, um die Kentrung des Stromes abzuwarten.

Auf den franzöſiſchen Karten findet man, ungefähr in N. W. und N W. z. W., 1½ Meile vom Kap Gris nes aus, eine mit dem Namen le Colbaet belegte ſchmale Bank angedeutet, die ſich beinahe eine Meile S. W. und N. O. erſtrecke. Die Tiefe auf derſelben beträgt nicht völlig 4 Faden; ſie nimmt aber nach beiden Enden hin bis etwa 7 Faden zu. Eine gute halbe Meile gegen O. z. S. von dem nordöſtlichen Ende derſelben liegt eine kleine runde Bank, auf welcher es zwiſchen 4 und 5 Faden Tiefe giebt. Um dieſe beiden Bänke herum ſenkt der Grund ſich plötzlich zu 12 à 15 Faden und weiter von ihnen aus zu einer noch größeren Tiefe herab. Aller Wahrſcheinlichkeit nach wird die See bei ſchwerem Wellengange an ihnen kabbeln *).

Von dem Kap Gris nes bis gerade außerhalb Ambleteuſe, welcher Ort eine Meile ſüdlich davon liegt, kann man bei Landwinds, entweder dem Lande näher oder entfernter, auf einer Tiefe von 9 bis 15 Faden und darüber ankern; es wird die St. Jeans Rhede genannt. Der Küſte näher als auf 9 bis 10 Faden Tiefe, welche man ½ Meile von derſelben aus anſtiffe, iſt der Grund unrein; es möchte außerdem nicht rathſam ſeyn ſo nahe zu liegen, weil man, ſobald der Wind weſtlich wird, unverzüglich ſlüchten muß.

Von der Ambleteuſer Küſte aus erſtreckt ſich ein beſonderes ſchmales Riff oder eine Bank, la Baſſure de Baas genannt, deren Breite etwa ½ Meile beträgt; ſie läuft längs dem Lande mit einer Krümmung gegen S. S. W., entfernt ſich aber allmählig von der Küſte und verliert ſich gerade außerhalb St. Valery. Von der Stelle an, wo ſie ihren Anfang nimmt, bis da, wo man Boulogne in S. S. O. peilt, hat ſie 4½ Faden Tiefe, welche von da bis 5, 6, 6½, 7 und 8 Faden zunimmt; auf beiden Seiten derſelben ſenkt der Grund ſich plötzlich zu einer Tiefe von 10 à 15 Faden herab. Da die angezeigte Tiefe bei niedrigſtem Waſſer zu verſtehen iſt, ſo wird es keinen Zweifel unterworfen ſeyn, daß große Schiffe, beſonders bei ſteigendem Waſſer, nicht ſollten allenthalben über dieſe Bank ſegeln können; dabei ſcheint es auch, als ob ſie wider die ſchwerſten Seebewegungen einigen Schutz geben müßte, falls ein Schiff, wenn ein weſtlicher Sturm entſtünde, bei welchem es das Land nicht von ſich legen könnte, innerhalb derſelben vor Anker ginge. Es iſt wahrſcheinlich, obgleich die Beſchreibung nichts davon erwähnt, daß bei einer weſtlichen Kühlte an der Kante der Bank ſtarke Kabbelſeen und vielleicht gar Sturzſeen entſtehen.

Einſt war der Hafen von Boulogne bei niedrigen Waſſer trocken; allein auf Veranlaſſung des großen Projekts eines Landgangs auf England von Frankreich aus, wurde daſelbſt, während des Krieges, mit außerordentlichen Koſten, ein großer Baſſin angelegt, der einen guten Hafen bildet; wie groß aber die Schiffe ſeyn dürfen, welche er aufnehmen kann, iſt uns nicht bekannt. Auf der außerhalb der Stadt befindlichen Rhede kann man, ½ Meile oder etwas weiter von der Küſte aus, auf 6 bis 7 Faden Tiefe ankern.

Für Schiffe, die in den Hafen zu Boulogne hinein wollen, ſind folgende neue Verfügungen getroffen: An der auf der weſtlichen Mauje ſtehenden Flaggenſtange wird, wenn es in dem Hafen halbe Fluth iſt, eine rothe Flagge halb, und wenn es Hochwaſſer iſt, ganz aufgehißt; ſobald es aber in demſelben halbe Ebbe iſt, wird ſie niedergezogen. Einem jeden Schiffe, welches das Laatſenzeichen giebt, wird durch die Aufhißung einer weißen Flagge angezeigt, daß der Laatſe demſelben entgegen kommt, durch das Aufhiſſen einer blauen Flagge aber, daß er wegen ungeſtümen Wetters und unruhiger See unmöglich aufkommen kann. Um denjenigen Schiffen, welche keine Laatſen möchten erhalten haben, die Tiefe des Waſſers in dem Hafen bei hohem Waſſerſtande zu bezeichnen, wird eine Flagge ſo oft auf- und niedergezogen, als die Tiefe in Fuß beträgt. Wollte aber ein Schiff ohne einen Laotſen dennoch in den Hafen hineinſegeln, ſo wird ihm der Cours, welcher geſteuert werden muß, durch die Neigung der Flaggenſtange bezeichnet: wird ſelbige nämlig gegen Oſten gehalten, ſo muß das Schiff öſtlicher, und wird ſie gegen Weſten gehalten, weſtlicher ſteuern; wenn aber die Flaggenſtange aufrecht gehalten wird, ſo ſteuert das Schiff richtig. Bei Nachtzeit wird in dem Augenblick, da das Waſſer in dem Hafen zu ſteigen anfängt, auf der weſtlichen Mauje ein Bund Stroh oder Reiſer verbrannt. Wenn es in dem Hafen halbe Fluth iſt, ſo wird auf derſelben Mauje eine Laterne und bei höchſtem Waſſer werden zwei gehißt; während des niedrigen Waſſers ſind ſie aber weggenommen — Bei Boulogne iſt es um 10 Uhr 40 Min. Hafenzeit. Mit den Springfluthen ſteigt das Waſſer 19 Fuß.

*) Ohne Zweifel iſt le Colbaet dieſelbe Bank, welche die engliſchen Karten unter dem Namen the Ridge andeuten, deren wir Seite 7 erwähnt haben. Allein auf den engliſchen Karten und in den Beſchreibungen iſt die vorgedachte, in O. z. S. von derſelben aus liegende kleine Bank nicht angezeigt; ſo wie die franzöſiſchen nicht die Tonnen und Baaken angeben, welche nach den Engliſchen auf the Ridge liegen, auch geben ſie ihr nicht dieſelbe Ausdehnung.

Ungefähr 3 Meilen gegen S. W. z. W. von der Einfahrt zu Boulogne liegt das Nordoſtende einer ſich etwas über 1½ Meile ſüdweſtwärts erſtreckenden Bank, die le Vergoyer genannt wird. Auf der Mitte derſelben findet man nur 3½ Faden Tiefe, die nach beiden Enden hin bis 7 à 8 Faden zunimmt, wo der Meeresgrund ſich plötzlich zu verſchiedenen Tiefen von 10 bis 20 Faden und darüber herabſenkt.

Von Boulogne bis Etaples, welcher Ort an dem Canche-Fluſſe liegt, iſt die Küſte ziemlich hoch und, weil ſie Sanddünen hat, hellſcheinend. Außerhalb der Einfahrt des Canche-Fluſſes liegen verſchiedene Gründe, die oft Veränderungen unterworfen ſind. Der Fluß und der Hafen bei Etaples ſind bei niedrigem Waſſer trocken.

Auf der Küſtenſtrecke zwiſchen dem Canche- und dem Somme-Fluſſe, und zwar ungefähr mitten zwiſchen beiden, iſt die Mündung eines kleinen Fluſſes befindlich, der Authie genannt wird; weil aber die Beſchreibungen deſſen nicht erwähnen, und der an demſelben liegende Ort nicht bedeutend iſt: ſo muß man daraus folgern, daß es in dieſem Fluſſe keinen Hafen gäbe, oder daß der Eingang deſſelbin durch Gründe geſperrt ſei. Indeſſen giebt das ſehr beträchtliche Steigen des Waſſers an dieſer Küſte Anlaß zu vermuthen, das wenigſtens mittelmäßige Schiffe, die während der Ebbezeit trocken liegen können, ſollten da hineinſegeln können. Gerade außerhalb dieſer Küſte, und zwar in verſchiedenen Entfernungen innerhalb des vorgedachten Riffes oder der Bank le Baſſure de Baas liegen drei Bänke, welche le Batture, le Quemer und la Baſſurelle heißen; keine derſelben iſt gefährlich, ihre Tiefen aber verdienen Aufmerkſamkeit. Die geringſte Tiefe iſt mitten auf le Quemer und auf dem Nördlichſten von la Baſſurelle, wo ſie bei niedrigem Waſſer 5½ Faden beträgt; übrigens aber findet man auf denſelben nicht weniger als 6 Faden und darüber. Das Steigen und Fallen des Waſſers beträgt hier 25 bis 30 Fuß. Die Bänke ſind ſteil und die Tiefe auf beiden Seiten iſt größer; doch findet man auf der innern Seite von la Baſſurelle ſogar eine geringere Tiefe, als auf der Bank ſelbſt. Auf la Baſſurelle, welche gerade vor der Mündung des Somme-Fluſſes liegt, iſt der Grund grauer Sand mit zerbrochenen Muſchelſchalen.

Bei dem Städtchen St. Valery, welches an dem Somme-Fluſſe liegt, giebt es für Handelsſchiffe einen guten Hafen. Die Mündung oder die äußerſte Oeffnung des Fluſſes iſt ungefähr ¼ Meile breit; ſie iſt aber mit Gründen angefüllt, die ſich beinahe eine Meile hinaus erſtrecken und während der Ebbe zum Theil trocken ſind, bei hohem Waſſer aber auch keine große Tiefe haben. Zwiſchen dieſen Gründen giebt es zwei mit Tonnen bezeichnete Einfahrten, wovon die Südlichſte die beſte und eigentlich diejenige iſt, welche von Schiffen gebraucht wird; die geringſte Tiefe derſelben beträgt bei niedrigem Waſſer 8 Fuß, allein das Waſſer ſteigt, wie erwähnt, 25 bis 30 Fuß. Auf der Küſte gerade vor der Einfahrt ſteht ein Leuchtfeuer, Weſten vor welchem die Schiffe, welche die Fluth zum Einſegeln abwarten, einſtweilen ankern können. Zur Zeit des Neu- und Vollmonds iſt es hier um 11 Uhr hohes Waſſer, auf den vorgedachten Bänken außerhalb der Küſte aber ſchon um 10 Uhr. In den erſten drei Stunden der Fluth geht der Strom gerade auf das Land zu, hierauf in den folgenden zwei Stunden N. O., und hernach N. N. O.; die Ebbe läuft in gerade entgegengeſetzten Richtungen.

Zwiſchen den Flüſſen Somme und Breſle, wo Treport an der Mündung des letztern liegt, hat die Küſte, welche aus Sanddünen beſteht, eine mittelmäßige Höhe. Die Einfahrt nach Treport iſt ſchmal und ſchwierig, und kann nur von kleinen Küſtenfahrern benutzt werden. Ungefähr eine Meile gegen W. z. N. von Treport liegt ein ſich etwa ½ Meile vom Lande aus erſtreckender Klippengrund, auf welchem es 7 bis 8 Fuß Waſſer giebt *). Auf der ganzen Strecke von Treport bis Dieppe hat die Küſte weiße Klinten. Ein bis anderthalb Meilen von derſelben aus findet man eine Tiefe von 6 bis 10 Faden mit Sand und weißem Lehm.

Die Stadt Dieppe iſt auf der See ſehr kennbar; ſie liegt in einem Thale, das auf beiden Seiten hohe Klinten hat. Die Stadt hat zwei hohe Thürme, und auf der weſtlichen Seite derſelben eine große Citadelle. Der ausgegrabene Hafenbaſſin, zu welchem man zwiſchen zwei Muljeu einſegelt, iſt auf der nordöſtlichen Seite der Stadt; allein das Einſegeln iſt wegen der Heftigkeit der Ströme ſehr ſchwierig. Sobald ein Schiff auf der Rhede voe Anker gegangen iſt, wird der Lootſe an Bord kommen, wenn er ſich nicht ſchon früher eingefunden hat. Während der auslaufenden Ebbe iſt es nicht möglich einzuſegeln; die am Lande befindlichen Lootſen geben ein Zeichen, wann dies geſchehen kann. Der Hafen iſt bei niedrigem Waſſer trocken; allein mit der Fluth ſteigt das Waſſer etwa 19 Fuß. Die Hafenzeit iſt um 10 Uhr. Die Rhede oder der Ankerplatz außerhalb des Hafens, wo man nur ſo lange ankert, bis der Strom die Einſegelung erlaubt, iſt Weſten voe der Stadt, und zwar gerade vor einer auf der Klinte liegenden kleinen Kirche, die eine ausgezeichneer Thurmſpitze hat; man ankert da auf einer Tiefe von 6 à 7 Faden.

Zwiſchen Dieppe und dem etwas über eine Meile weſtlich davon liegenden Kap Ailly iſt der Grund, bis auf beinahe ½ Meile von der Küſte aus, unrein.

*) Dieſen Grund deuten die franzöſiſchen Karten nicht an, dagegen aber ½ Meile von Treport ein kleines Riff, das nur ¼ Meile von der Küſte ausläuft.

Auf dem Kop Ailly steht ein Leuchtthurm mit einem stillstehenden Lampenfeuer, dessen Höhe vom Grunde auf 56 Fuß, die Höhe der Laterne selbst aber 15 Fuß beträgt. In einer Entfernung von 4 bis 5 Meilen, zwischen N. W. und N. O. von der Küste aus findet man 20 bis 24 Faden Tiefe mit vermischtem Grunde, der aus kleinen röthlichen Klippenstücken, Wurmgehäusen, Gries und kleinen Schülpen von verschiedenen Farben besteht. Dem Lande näher, etwa 2½ bis 3 Meilen von der Hucke Ailly, giebt es 18 à 20 Faden Tiefe und einen Grund von gleicher Beschaffenheit; es ist aber nicht rathsam der Küste beim Laviren oder bei bloßem Vorbeisegeln näher zu kommen, als bis zu einer Tiefe von 15 à 16 Faden.

St. Valery en Caux liegt ungefähr 2½ Meilen von dem Kop Ailly aus. Die Küste hat auf dieser Strecke, eben wie auf der vorherigen, hohe weiße Klinten; außerdem erblickt man auf derselben zwei kennbare Thäler. In dem dritten liegt St. Valery, deren ausgegrabener Hafenbassin, zu welchem die Einfahrt zwischen zwei Muljen hindurch geht, etwa 30 kleine Schiffen fassen kann, wovon 5 oder 6 beständig flott liegen können. Zur Springzeit steigt das Wasser hier, eben wie bei Dieppe, 19 Fuß. Der Küste darf man auf dieser Strecke nur bis auf eine Tiefe von 14 Faden nahe kommen.

Fecamp liegt beinahe 4 Meilen westwärts von St. Valery en Caux, auf welcher Strecke die Küste noch fortwährend hohe weiße Klinten hat, die aber auf verschiedenen Stellen mit Wald bewachsen sind; man wird auf der See mehrerer Thurmspitzen in den Städten des innern Landes, und drei nach dem Ufer zu hinuntergehender Thäler auf dieser Küstenstrecke gewahr. Fecamp liegt in einem breiten Thale, daß sowohl durch die Stadt selbst, als auch durch eine dicht an der Küste auf der N. O. Seite der Stadt liegende Kirche leicht erkannt werden kann. Die Einfahrt des durch einen ausgegrabenen Bassin gebildeten Hafens ist zwischen zwei Muljen, die sich S. O. und N. W. erstrecken. Das Einsegeln ist gewöhnlich nicht schwierig, außer bei einer frischen S. W. und westlichen Kühlte. Man findet außerhalb Fecamp zwei Rheden oder Ankerplätze, wo Schiffe so lange ankern, bis sie in den Hafen hinein kommen können. Die kleine Rhede ist westlich außerhalb der Einfahrt auf einer Tiefe von 7 bis 10 Faden, und die große beinahe ½ Meile Westen vor der Stadt gerade vor Criquebeuf auf einer Tiefe von 13 Faden mit Lehmgrund, der mit Sand vermischt ist. Uebrigens kann man, um die Kentrung des Stromes abzuwarten, überall außerhalb dieser Küstenstrecke einstweilen ankern; doch darf man der Küste nicht näher kommen, als auf 9 bis 10 Faden Tiefe, wo man einen guten Ankergrund findet. Die Küste ist noch fortwährend hoch, und hat zwischen Fecamp und dem Kap Antifer mehrere weiße Klinten. Auf der nördlichen Seite dieses Kaps findet man nahe an der Küste ein Paar weiße, hohe, spitze Klippen, die beinahe ½ Meile von einander liegen. An diesem Kap ist es zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 11 Uhr hohes Wasser; der Strom geht längs der Küste.

Das Kap la Heve ist die nördliche Hucke an dem Eingange des Seine-Flusses, an welchem Havre oder Havre de Grace, eine beträchtliche Stadt, ½ Meile innerhalb der gedachten Hucke liegt. Sechszehn Meilen oberhalb Havre, wenn man die Krümmungen des Flusses mitrechnet, liegt die große Handelsstadt Rouen, so wie auch Paris an eben demselben Flusse liegt. Havre de Grace kann gewissermaßen als der Seehafen von Paris angesehen werden. Der Hafen bei Hovre ist ein durch Kunst ausgegrabener Bassin, welcher ungefähr 300 Schiffe von verschiedenen Größen fassen kann. Der Eingang desselben ist zwischen zwei Steinmuljen, wovon die Westlichste, auf welcher ein Thurm steht, die längste ist. Bei diesem Hafen findet der besondre Umstand Statt, daß das Wasser in denselben erst drei Stunden nach dem hohen Wasser merklich zu fallen anfängt, welches den großen Vortheil gewährt, daß Flotten von 120 Schiffen in einer Fluthzeit aus dem Bassin haben herauskommen können; dieser Umstand wird dem auslaufenden Strome des Seine-Flusses zugeschrieben, welcher im Anfange der Ebbe mit einer solchen Heftigkeit bei der Mündung des Hafens von Havre de Grace vorbei läuft, daß der Auslauf des Wassers aus dem Hafen aufgehalten wird, bis es außerhalb desselben zu einer gewissen Höhe herabgesunken ist, welches erst drei Stunden nach der Zeit des hohen Wassers geschieht. Zur Zeit des Neu- und Vollmonds ist es um 10½ Uhr Hafenzeit.

Es wird jedem, der nach Havre de Grace einsegelt, empfohlen, sich mit einem Lootsen zu versehen; oft kommt er dem Schiffe bis nach dem Kap Barfleur hin entgegen, und sonst kann man ihn auch durch ein Signal herbeirufen, wenn man das Kap la Heve anhat. Sollten die Lootsen des Wetters wegen nicht auskommen können, so geben sie auf der Nordseite des Hafens ein Zeichen, wann zum Einlaufen des Schiffes Wasser genug in demselben ist. Zu dem Ende muß man so zwischen die Muljen hineinsteuern, daß man die Schiffe in dem Hafen sehen kann; indessen muß man doch jederzeit der Mutje und dem Thurme auf der Backbordseite näher steuern. Es sind außerhalb Havre de Grace zwei Ankerplätze oder Rheden befindlich. Die große Rhede, welche 8 bis 10 Faden Tiefe und Modergrund hat, ist außerhalb der Gefunde, ungefähr eine Meile von der Stadt und ½ Meile gegen S. W., rechtweisend, von den auf dem Kap la Heve befindlichen Leuchtthürmen. Auf dieser Rhede kann man Nord und Süd mit offenen Klüsen gegen Westen verteuen; indessen ist dieser Ankerplatz keinesweges wider die Seewinde gedeckt. Zugleich sind die Ströme, besonders zur Springzeit, überaus heftig, so daß die hier liegenden

Schiffe, wenn ſtürmiſches Wetter mit weſtlichen oder nordweſtlichen Winden einträfe, gegen die Küſte oder auf den Grund zu treiben befürchten müſſen; weswegen keiner hier länger, als höchſt nothwendig liegen ſollte. Die Fluth nimmt in den zwei erſten Stunden ihre Richtung gegen Süden, in den zwei nächſten gegen S. O., in der fünften gegen Oſten, und der letzte Theil der Fluth geht N. O., allmählig nach S. W. herum biegend. Die Ebbe nimmt entgegengeſetzte Richtungen.

Die kleine Rhede iſt von der großen durch die Gründe, welche l'Eclat und les Hauts de la Rade heißen, getrennt. Um auf dieſe Rhede bei niedrigem Waſſer, von Nordoſten herkommend, einzuſegeln, iſt es am beſten, wenn der Wind es erlaubt, zwiſchen den Grund l'Eclat und das Kap la Heve hineinzuſteuern, wobei man dieſem Kap ziemlich nahe ſteuert und zwar ſo, daß man das Wachthaus, welches auf der Mitte des Hafens liegt, in S. S. O. ½ O. nach dem Kompaſſe, oder mit der gleich Weſten vor Honfleur ſtehenden Kapelle Notre Dame de Grace in gerader Linie hat; dieſen Cours verfolge man bis die Norden vor der Hucke des Kaps la Heve befindliche Küſte von dieſer Hucke gedeckt wird, darauf ſteure man ſüdlicher, bis man ungefähr mitten in der Bucht zwiſchen dem Kap la Heve und der Stadt iſt, wo auf einer Tiefe von 3 bis 4 Faden niedrigen Waſſers geankert wird. Der Grund iſt da zwar lehmig und gut haltbar, aber auch mit Auſtern und kleinen Steinen bedeckt, ſo daß die Taue ſehr geſchwind zernagt werden, weswegen die Schiffe mehrentheils die äußere Rhede dieſem vorziehen; doch bleiben ſie auf keiner von beiden länger liegen, als nothwendig iſt, um eine Veränderung der Winde und der Ströme zum Einſegeln in den Hafen abzuwarten. Von Norden herkommend, ſo wie überhaupt, wenn der Wind es erlaubt, kann man, falls man auf die kleine Rhede oder in den Hafen einlaufen wollte, ſehr nahe um das Kap la Heve, deſſen Küſte ziemlich ſteil iſt, herum ſegeln. Bei halber Fluth können die Schiffe gewöhnlich über l'Eclat und die übrigen Gründe hinwegſchiffen. Die kleine Rhede kann auch den großen Schiffen nicht als dienlich betrachtet werden, weil ihre Tiefe zu geringe iſt; denn es iſt nicht überall, daß ſie bei niedrigſtem Waſſer 3 Faden hat, welche Tiefe für ein tiefſtechendes Schiff, beſonders bei Seegang, ſchon nicht hinreichend iſt.

Bei Havre de Grace ſteigt und fällt das Waſſer zur Springzeit einige und 20, zur Zeit der ſchwächſten Fluthen aber nur 15 bis 17 Fuß; das Mehr oder Weniger beruht auf den herrſchenden Winden. Ein Schiff kann alſo nach ſeinem Tiefſtechen über l'Eclat und die übrigen Gründe, welche die kleine Rhede von der großen trennen, hinwegſegeln, ſobald es halbe Fluth oder etwas darüber iſt; denn die Tiefe ſoll auf dieſen Gründen bei niedrigſtem Waſſer nie weniger als 6 Fuß betragen.

Auf der Küſte zwiſchen dem Kap la Heve und der Stadt erblickt man mehrere Windmühlen und kleinere Gebäude. Auf einer Strecke nahe unter der Küſte Oſten vor Havre, gerade außen vor Petite Heure, können Schiffe nach ihrem Tiefſtechen der Küſte etwas näher oder entfernter vor Anker liegen; allein die Ströme ſind beſonders da ſehr heftig.

Auf dem Kap la Heve ſtehen zwei Leuchtthürme, die ſtillſtehende Lampenfeuer haben; ihre gegenſeitige Lage iſt N. N. O. 2° 40′ N. und S. S. W. 2° 40′ S., rechtweiſend, weswegen man ſie auf der See von der nördlichen und weſtlichen Seite nie zuſammen bringen kann, und von der ſüdlichen Seite erſt dann, wann man ſich in der Einfahrt der Seine befindet. Die Thürme ſind von gleicher Höhe, und zwar vom Grunde auf 56 Fuß hoch, ohne Laterne; die Höhe der Laterne beträgt 15 Fuß. Sollte man dieſe Leuchtfeuer bei Nacht erblicken, und man wäre genöthigt ſich in der Nähe des Landes kreuzend zu halten, um erſt bei Tage einzulaufen, oder man müßte aus einer andern Urſache laviren, ſo darf man ſich der Küſte nur bis auf eine Tiefe von 18 à 14 Faden nähern, welches ſowohl bei Tage als bei Nacht, wenigſtens bis das Waſſer, wie oben erwähnt, eine Höhe von ⅔ der Fluth erreicht hat, daß man über die Gründe ſegeln kann, zu beobachten iſt.

Auf der ſüdlichen Seite der Mündung der Seine, wie auch weiter oben in dem Fluſſe ſelbſt, liegen viele Bänke und Gründe, von welchen einige bei niedrigem Waſſer zum Theil trocken ſind. Dieſe Bänke und Gründe, zwiſchen welchen es Einfahrten giebt, in welchen ein Schiff des Stromes wegen gut eine kurze Zeit ankern kann, ſind jedoch ſehr veränderlich; zudem ſind auch die Ströme zwiſchen ihnen überaus heftig, ſo daß keiner ſich ohne einen Lootſen da hineinwagen wird, und dazu wäre nur Anlaß, wenn man nach Honfleur, einer kleinen Stadt, die auf der ſüdlichen Seite der Seine, beinahe gerade Havre gegenüber, ungefähr 1½ Meile gegen S. S. O. davon liegt, gehen wollte.

In der großen Bucht, welche zwiſchen dem Kap de Caux und dem Kap Barfleur etwa 7 Meilen ins Land hineintritt, giebt es, mit Ausnahme der Einfahrt des Seineſluſſes und Havre de Grace, keine Häfen, außer für kleine Schiffe oder kleinere Fahrzeuge. In den Toquesfluß können nur Böte oder Barken einſegeln. Gerade vor der Mündung deſſelben liegt ein großer Grund, Banc de Trouville genannt, der bei niedrigem Waſſer auf einer Strecke von einer Meile trocken iſt.

Der Diveſluß, welcher ſich ungefähr 1½ Meile weſtlich von Toques ins Meer ergießt, und der Orneſluß, an welchem Caen 1½ Meile von dem letzten Orte liegt, können nur Fahrzeuge, die 7 bis 8 Fuß tief ſtechen, aufnehmen. Die Küſtenſtrecke zwiſchen dem Toques- und dem Dive-Fluſſe, auf welcher man drei

Thäler deutlich erkennen kann, iſt ziemlich hoch. Zwiſchen dem Dive- und dem Orne-Fluſſe, wie auch etwas weiter weſtwärts, hat die Küſte hohe Sanddünen, Weſten vor welchen man drei hohe Thürme erblickt, vermuthlich die der Städte Calleville, Hormanville und Lyon ſur mer.

Anderthalb Meilen weſtlich vor dem Orneſluſſe nimmt eine Reihe Klippen ihren Anfang, die ſich von da längs der Küſte, über ½ Meile von derſelben aus, 2½ Meilen weſtwärts erſtrecken; ſie ſind zum Theil bei der Ebbe ſichtbar. Außerhalb dieſer Strecke darf man, weil es dicht an den Klippen 12 bis 10 Faden tief iſt, ſich der Küſte nicht auf eine geringere Tiefe, als 14 à 15 Faden nähern. Etwas über anderthalb Meilen Weſten vor dieſen Klippen, oder 5 ſtarke Meilen von dem Orneſluſſe aus, liegt an der Küſte ein großer Fiſcherort, Port en Beſſin genannt, wo man gewöhnlich eine Menge auf das Ufer hinaufgezogene Böte erblickt. Ein wenig innerhalb der Küſte liegen zwei hohe dicke Wälder, eins auf jeder Seite dieſes Orts, welche kleinen Bergen gleichen, die ſich auf der See ſehr auszeichnen.

Weſtlich auf der Südſeite der Bucht findet man die Mündung des Vireſluſſes, an welchem der Ort Iſigny liegt. In dieſe Mündung, welche über ½ Meile breit iſt, ergießen ſich einige andere kleine Flüſſe. Es iſt hier voll von Gründen, die zum Theil veränderlich und weswegen auch die Einfahrten zwiſchen ihnen ſehr ſchwierig ſind, ſo daß gar keine Unbekannte, ohne mit Lootſen verſehen zu ſeyn, da hineinſegeln können; außerdem ſind dieſe Einfahrten nur für höchſtens 7 bis 8 Fuß tiefgehende Fahrzeuge ſchiffbar.

Nördlich vor dem Eingange des Vireſluſſes, und etwas über 3 Meilen gegen Süden von dem Kap Barfleur, liegen, eine Meile von der Küſte aus, zwei kleine Inſeln von mittelmäßiger Höhe, welche St. Marcouf genannt werden, um welche Schiffe dicht herum ſegeln und ſogar nach Umſtänden unter ihnen ankern können. Von dieſen Inſeln läuft ein ſchmales Riff, le Banc Cardonnet genannt, 1½ Meile gegen S. O., auf welchem es von 1½ bis 3 Faden, auf beiden Seiten aber plötzlich bis 7 à 8 Faden zunehmende Tiefe giebt, und ein anderes, Bonc du Bec de l'Ile genannt, etwas über eine Meile gegen N. N. W. hinaus, auf welchem man ungefähr eine gleiche, auf beiden Seiten aber ebenfalls plötzlich zunehmende Tiefe findet. Innerhalb dieſer Riffe trifft man auf einer Tiefe von 6 bis 7 und von 7 bis 8 Faden einen guten Ankergrund mit Lehm und Mader an.

Ungefähr 1½ Meile ſüdwärts vom Kap Barfleur liegt la Hougue, wo es einen kleinen Hafen giebt, der bei niedrigem Waſſer trocken iſt, in welchen nur 12 bis 14 Fuß tiefgehende Fahrzeuge hineinſegeln können. Der Grund iſt gut, nämlich weicher Lehm, und die Ein- und Ausſegelung leicht; allein der Hafen iſt den Winden von O. S O. bis S. S. O. ausgeſetzt. Man findet hier eine zwiefache Rhede, die kleine und die große; die kleinere iſt gleich Süden vor der kleinen Inſel Tatihou, auf welcher eine Feſtung liegt, und öſtlich vor dem Forte de la Hougue, welches ½ Meile ſüdweſtlich vor Tatihau liegt, befindlich; ſie iſt ganz den ſüdöſtlichen Winden ausgeſetzt; indeſſen iſt der Ankergrund haltbar und gut, und die Tiefe gegen das Land hinein, abnehmend. Die große Rhede, welche weiter ſüdwärts, innerhalb des Nordendes des Riffes Bonc du Bec de l'Ile iſt, möchte vielleicht beſſer, als die erſte ſeyn; man findet auf beiden nur eine Tiefe von 5 bis 6 Faden. Die Stunde der Hafenzeit iſt hier um 8¼ Uhr; das Waſſer ſteigt zur Springzeit etwa 16 Fuß.

Südlich vor der Hucke des Kaps Barfleur ſoll es einen kleinen Hafen geben, der bei der Ebbe trocken iſt, in welchen nur Fahrzeuge, die 9 bis 10 Fuß tief ſtechen, einſegeln können. Die Pünte der erwähnten Hucke, auf welcher der Leuchtthurm ſteht, iſt niedrig; der Thurm iſt 88 und die Laterne, worin das Feuer brennt, 16 Fuß hoch. Von dem Fuße des Thurms geht ein Riff, in die Richtung, den Leuchtthurm mit dem Kirchthurme in Garteville zuſammen geſehen, ungefähr eine Kabellänge nordöſtlich hinaus. Dieſer Ort liegt hoch und ungefähr ½ Meile innerhalb der Hucke.

Nach dem engliſchen Karten und der dazu gehörenden Beſchreibung ſoll im rechtweiſenden Norden von St. Marcouf ein kleiner Grund, Bonc de Fer genannt, liegen, deſſen Tiefe zu 2 Faden angegeben iſt; allein auf den franzöſiſchen Karten iſt er nicht angedeutet.

Das Diſein, der etwa eine Meile gegen N. O. vom Kap Barfleur aus liegenden blinden Scheere Granville, auf welcher die Tiefe nur 7 bis 8 Fuß betragen ſoll, iſt zweifelhaft geweſen; wir haben ſie indeſſen nach der Karte des Herrn Desgaulies angedeutet; auf den neuern franzöſiſchen Karten iſt ſie nicht zu finden.

In der Bucht zwiſchen dem Kap Barfleur und dem Kap de Caux iſt es an der Küſte gewöhnlich um 9 Uhr hohes Waſſer, allein außen in der Bucht um 10 Uhr und etwas ſpäter.

Einige allgemeine Bemerkungen wollen wir noch für diejenigen hinzufügen, welche längs der franzöſiſchen Küſte des Kanals ſegeln ſollen. Wenn man ſüdlich von dem Schiffe aus nur ein Leuchtfeuer ſehen kann, ſo muß ſelbiges entweder das auf dem Kap Barfleur oder das auf der Hucke d'Ailly ſeyn, welches Seite 33 erwähnt worden. Es iſt nicht wahrſcheinlich, daß jemand, der eins von dieſen Feuern erblickt, ſollte zweifelhaft ſeyn können, welches derſelben das Sichtbare wäre, da der Abſtand zwiſchen beiden ſo beträchtlich iſt, und um ſo viel we-

niger, weil auf dem Kap la Heve, welches ungefähr mitten zwiſchen beiden liegt, zwei Leuchtfeuer befindlich ſind; wenn man alſo die Feuer des Kaps la Heve in Sicht gehabt hat oder dieſe Hucke bei Tage erkannt hätte, ſo müßte es ſonderbar ſeyn, falls man nicht wüßte, ob man Weſten oder Oſten vor derſelben wäre.

Indeſſen wird ſeenee bemerkt, daß die Tiefe eine nähere Gewißheit in Anſehung des in Sicht habenden Leuchtfeuers geben kann. In der Nähe des Kaps Barfleur giebt es eine größere Tiefe, als an der Hucke Ailly. 4 bis 4½ Meilen gegen N. W. und Norden von dem Kap Barfleur aus findet man 30 bis 36 Faden Tiefe mit einer Art verſteinten Grundes. Auf 2 bis 3 Meilen entfernt beträgt die Tiefe 23 bis 25 Faden mit grobem Kies, und näher an der Küſte 16 bis 18 Faden mit grobem braunen Sande; man darf ſich dieſer Küſte keinesweges auf eine geringere Tiefe nähern. Von der Hucke Ailly aus findet man dagegen die Beſchaffenheit des Grundes und der Tiefe ſo, wie Seite 33 erwähnt worden. Um das Kap Barfleur herum geht der Strom ſo heftig, daß er, beſonders wenn der Wind ihm entgegen wehet, ſo ſtarke Kabbelſeen verurſacht, daß man in einiger Entfernung glaubt, die See brande an Scheeren.

Außerhalb der Küſtenſtreeke zwiſchen dem Kap Barfleur und dem 2 Meilen rechtweiſend Weſten vor demſelben liegenden Kap Levi, welche Küſte ſich etwas gegen Norden hinaus ründer, iſt es, bis auf ½ Meile vom Lande aus, mit Scheeren und Gründen ſehr unrein. Einige dieſer Scheeren ſind über dem Waſſer ſichtbar, wie z. B. la Roquette, la Grand Reinier und la Pierre Noire, es liegen aber blinde Scheeren in ihrer Nähe; ½ Meile außerhalb derſelben findet man 18 bis 20 Faden Tiefe.

Ein wenig ſüdlich vom Kap Levi aus giebt es nahe unter der Küſte eine Rhede, die einen guten Ankergrund hat; allein bei weſtlichen und nordweſtlichen Winden iſt es gefährlich da liegen zu bleiben. Es iſt bekannt, daß die franzöſiſche Regierung zur Anlage eines Hafens in dem Kanale für Orlogs- und andere Kriegsſchiffe, den Frankreich während ſeines Krieges mit England ſo ſehr vermißte, außerordentliche Koſten verwendet hat, und daß die Bucht bei Cherbourg dazu gewählt wurde; dies iſt durch einen in der See außerhalb Cherbourg aufgeführten Damm, deſſen Länge über ½ Meile beträgt, bewerkſtelliget warden; dadurch iſt die Bucht vor dem Seegange gedeckt, ſo daß die Schiffe innerhalb des Dammes auf einer Tiefe von 5 bis 6 Faden mit gutem reinem Grunde ſicher liegen. Auf der öſtlichen Seite des Dammes liegt eine kleine Inſel, Isle Peles genannt, auf welcher ein Kaſtell befindlich iſt. Zwiſchen dieſer Inſel und der Küſte giebt es keine Einfahrt, außer für kleine Fahrzeuge bei hohem Waſſer; dagegen aber Weſten um die Inſel, zwiſchen dieſer und dem Oſtende des Dammes iſt eine Einfahrt, deren Breite ½ Meile beträgt. Beim Einſegeln muß man beabachten, daß man nicht zu nahe der Inſel, ſondern lieber näher dem Ende des Dammes ſteuere. Die Einfahrt zwiſchen dem weſtlichen Ende des erwähnten Dammes und der Hucke Querqueville, auf welcher auch eine Feſtung liegt, iſt noch breiter als die öſtliche. Zur Springzeit ſteigt und fällt das Waſſer in dem Hafen etwa 20 Fuß; die Stunde der Hafenzeit iſt zwiſchen 7½ und 8½ Uhr; etwas außerhalb geht die Fluth bis um 10½ Uhr. Die Fluth nimmt ihre Richtung längs der Küſte oſt- und ſüdoſtwärts, die Ebbe aber entgegengeſetzt. Zwiſchen Cherboueg und dem Kap de la Hague, welche Streeke ungefähr 3 Meilen beträgt, giebt es gar keine Hafen. Auf der 5½ Meilen langen Streeke von dem Kap la Hague an ſüdwärts bis zu dem Kap Carteret findet man auch keine Häfen, außer einen kleinen unter der hohen Küſte, ½ Meile Norden vor dem Kap Flamanville, der den Namen Port Dialette führt. Auf der Südſeite ſoll eine Mulje von 360 Fuß Länge angeführt ſeyn. Der Eingang iſt zwiſchen zwei Steinelffen, die eine Kabellänge auslaufen; die Breite deſſelben zwiſchen den Riffen beträgt nur 70 Faden; der Grund iſt ſandig *). Die Bucht zwiſchen der Pünte Nez de Jobourg und dem letztgedachten Hafen, welche Anſe de Vauville heiße, hat überall einen reinen guten Ankergeund mit einer Tiefe van 6 bis 14 Faden, und iſt, mit Ausnahme dreier kleinen Klippen, les Trepieds genannt, die ½ Meile Süden vor der Pünte Jobourg liegen, übrigens frei von Scheeren.

Zwiſchen dem Kap Flamanville und dem Kap Carteret iſt das Land hoch, und ſcheint einen doppelten Abſatz zu haben; man erblickt auf demſelben mehrere Kirchen und Mühlen.

*) Von der daſelbſt befindlichen Tiefe, oder der Größe der Schiffe, welche da hineinſegeln können, iſt nichts erwähnt. Der Ort iſt gewiß nur klein, und wird wohl kaum von Fremden beſucht.

Digitized by Google

Die Inseln Alderney, Guernsey und Jersey *).

Die Insel Alderney, welche in der französischen Sprache l'ile d'Aurigni genannt wird, und deren östliche Spitze 2 Meilen r. w. Westen von dem Kap la Hague liegt, ist 1½ Meile lang und ½ Meile breit; sie ist mit Klippen und Scheeren umgeben, die jedoch nicht über ½ Meile von der Insel aus liegen; man findet daselbst keine Häfen, einen sehr kleinen auf der Südostseite ausgenommen, der nur für Barken oder kleine Fahrzeuge dienlich ist, und Port de Lonay genannt wird. Alle Arten Schiffe können zwar bei Landwind auf einer oder der andern Stelle unter der Insel einstweilen ankern; allein dazu werden sogar einige Lokalkenntnisse erfordert.

Die Durchfahrt zwischen der Insel Alderney und dem Kap la Hague, wird auf englisch the Race of Alderney, auf französisch aber Raz de Blanchart genannt, weil der Strom da sehr heftig ist; zur Springzeit soll er 6 bis 7 Meilen in der Wache laufen. Es ist rathsam sich mitten in der Durchfahrt zu halten.

Ungefähr 1½ Meile südlich von Alderney aus liegt das Nordostende eines Grundes, dessen Länge auf 1½ Meile gegen N. O. und S. W. angegeben ist, auf welchem es bei niedrigem Wasser nur 12 Fuß tief ist; man hat ihm den Namen Banc de la Chole gegeben. Auf den neuesten französischen Karten ist er nicht zu finden, aber auf den ältern findet man ihn angedeutet; sein Dasein ist jedoch wohl nicht zu bezweifeln.

Von der nordwestlichen Spitze der Insel Alderney aus ¼ Meile gegen N. N. W. liegt eine kleine Insel, welche Burhou genannt wird; ½ Meile Westen vor dieser liegt eine große Klippe, Ortac genannt, welche die Gestalt eines Heuschobers hat und auf der Westseite rein ist. Zwischen dieser Klippe und den Casquets-Scheeren giebt es eine Durchfahrt, deren die größten Schiffe sich nöthigenfalls bei einer frischen Kühlte bedienen können. Mit Rücksicht auf die Scheeren, welche les Casquets umgeben, muß man der Klippe Ortac näher, als der Mitte der Durchfahrt halten, und zwar besonders um einen aus Scheeren, die zum Theil bei halber Ebbe sichtbar sind, bestehenden Riffe, le Quet genannt, das sich beinahe ½ Meile östlich von les Casquets aus erstreckt, zu entgehen. Bei stillem Wetter würde es ein kühnes Unternehmen seyn, sich da hineinzuwagen; denn die Ströme sind heftig und nehmen viele nicht zu berechnende Richtungen. Innerhalb Ortac und Burhou, zwischen diesen und Alderney giebt es ebenfalls eine Fahrbahn, die von den Franzosen Passage au Singe genannt wird, welche aber sehr enge ist; die engste Stelle ist zwischen der Insel Bourhou und einer westlich vor Alderney liegenden Klippe, die den Namen Conche führt. Diese Fahrbahn ist eine Kabellänge breit und von der einen Seite bis zu der andern, rein; man kann sowohl der Klippe Conche, als der Insel Burhou auf einen Pistolenschuß nahe segeln. Der Zeitstrom geht gerade durch diese Fahrbahn; die Fluth gegen O. z. N. und die Ebbe gegen W. z. S. Von Ortac aus ½ Meile gegen S. S. W. liegt eine Scheere, Pierre au Vrac genannt, welche die Größe und das Aussehn eines Boots hat, aber nur bei niedrigem Wasser sichtbar ist; dicht an derselben findet man 16 Faden Tiefe.

Les Casquets sind einige, mit mehrern sichtbaren und blinden Scheeren umgebene, ganz kleine Inseln und Klippen, die etwa eine Meile gegen N. W. z. W. von Ortac liegen. Auf der größern derselben sind drei Leuchtthürme errichtet, die in der Form eines Dreiecks stehen. Die Leuchtfeuer in denselben sind rundlaufende Lampenfeuer, deren Schein abwechselnd zu Gesichte kommt und wieder verschwindet **).

Ungefähr 1½ Meile gegen S. W. von les Casquets liegt die Mitte einer Bank, die den Namen Banc du Sufurouais führt, deren Länge, in der Richtung S. W. ½ W. und N. O. ½ O., ¼ Meilen beträgt; die Tiefe derselben ist von 7 bis 11 Faden.

Sollte ein Schiff, das den Kanal hinaufsegelt, südlich vor les Casquets verfallen und die Leuchtfeuer derselben nördlich peilen, so thut es am besten O. z. S. oder O. S. O. u. s. w. zu steuern und sich von den Leuchtfeuern auf 2 bis 2½ Meilen zu entfernen, um Süden um Alderney durch die Durchfahrt the Race of Alderney in den Kanal hinaus zu segeln. Diese ist, besonders mit füglichem Winde und günstigem Strome, oder wenigstens bei einer so frischen Kühlte, daß man den Gegenstrom überwinden kann, eine gute Durchfahrt; allein

*) Die Namen dieser Inseln und die Aussprache derselben sind in der englischen und französischen Sprache sehr verschieden. Den nordischen Seefahrern sind sie am meisten unter den englischen Namen bekannt.

**) Daß diese Leuchtfeuer rundlaufend sind, muß eine in den spätern Zeiten getroffene Einrichtung seyn. Das Nähere von dem Verlaufe der Zeit zwischen der Erscheinung der Lampengruppen u. s. w. findet man nicht angezeigt, und ist auch dem Herausgeber nicht bekannt.

Digitized by Google

zur Springzeit ist der Strom, wie oben erwähnt, überaus heftig; kenn wenn Wind und Wasser entgegengesetzte Richtungen haben und die Kühlte stark ist, so entstehen in der Durchfahrt solche Kabbelseen, daß man das Schiff kaum regieren kann; daher möchte es denn zu einer solchen Zeit, sowohl aus der erwähnten Ursache, als auch der Sturzseen wegen, gefährlich seyn da hindurchzusegeln.

Die Insel Guernsey ist auf der südlichen Seite sehr hoch, nimmt aber an Höhe ab und wird auf der nördlichen ziemlich niedrig; sie ist auf allen Seiten mit einer Menge Klippen und Scheeren umgeben. Osten vor derselben liegen einige größere und kleinere Inseln: Sark, Jethou, Herm u. s. w, welche ebenfalls mit Scheeren umgeben sind. Der größte Ort auf Guernsey wird St. Pierre genannt; er liegt auf der Ostseite dieser Insel, wo man zwischen zwei ausgehenden Muljen einen kleinen Hafen, und außerhalb desselben eine Rhede oder einen Ankerplatz zwischen dem Kastelle Cornet und den Klippen la Blanche und Sandeerre findet. Der Anker muß ziemlich nahe an der Cornet-Pünte fallen, und der Teuanker wird gegen la Blanche hinübergesetzt. Sobald der erste Anker fällt, muß man bereit seyn reichlich Tau nachzustechen; denn weil der Grund, welcher übrigens gut ist, stark mit Seegras bewachsen ist, so will der Anker nicht gleich fassen. Die großen Schiffe legen sich ½ Meile Osten vor dem Kastelle, so daß sie die Kirche dieses Städtchens Norden vor demselben offen haben, auf einer Tiefe von 6 bis 11 Faden vor Anker. Das Wasser steigt und fällt zur Springzeit 5, und zur Zeit der schwächsten Fluthen 3 Faden.

Zu diesem Hafen führen drei Einfahrten: die kleine und die große Russel, Norden und Süden um die Insel Herm, und die Südliche dicht Osten um die Hucke St. Martin; sie sind alle ziemlich schwierig anzuthun, besonders die kleine Russel. Man muß sich hüten den Scheeren Amfroque, welche beim Einsegeln am Backbord bleiben sollen, nicht näher zu kommen, als ½ Meile, um vor den Scheeren, welche nördlich und östlich von denselben aus liegen, sicher zu seyn. Die Klippen und Scheeren, welche auf der westlichen Seite der Einfahrt liegen, werden les Brayes genannt. Das Merkzeichen, um von diesen eben fort zu gehen, ist die Nordspitze der Insel Herm, eine niedrige Sandpünte, eine Handspakenlänge vor dem Südende der Insel Sark offen zu halten *). In der Einfahrt zwischen den Scheeren Amfroque und Brayes wird hinuntergesteuert, bis man die St. Martins-Hucke eine Segelsbreite Westen vor der Brehou-Klippe, auf welcher eine hohe Backe steht, offen sehen kann. Diese Richtung führt Mitten zwischen die Scheere Roustel und die Klippe Rousse hinein; die Merkzeichen, woran man erkennen kann, daß man sich gerade vor der ersten befindet, sind: ein Thurm Süden vor dem Vale-Kastell in gerader Linie mit einer Windmühle, und der nördlichste Hügel auf Herm in gerader Linie mit der Nordpünte von Sark. In den englischen Sailing Directions sind zwar für die freiere Fahrt zwischen den Scheeren, sogar beim Laviren, mehrere Merkzeichen angegeben, die nach dem Ankerplatze hinleiten; allein, da das Fahrwasser hier enge ist und die Merkzeichen für diejenigen, welche nicht besonders gute Lokalkenntnisse haben, sehr schwierig zu kennen sind, und da verschiedene von den in der Beschreibung angeführten Namen nicht auf der Karte angedeutet sind, wozu der Maßstab der speciellen Karte auch zu klein ist, so haben wir die Erwähnung derselben für unnütz und überflüßig gehalten; außerdem werden Unbekannte wohl nur äußerst selten in den Fall kommen, daß sie da hinein suchen müßten, und dann werden sie doch gewiß gleichwohl eines Lootsen bedürfen, den sie auch ohne Zweifel von diesen Inseln werden erhalten können, und der den Schiffen auf gegebenes Signal entgegen kommen wird. Außerdem geht hier zwischen diesen Inseln ein überaus starker Strom, weswegen es für Unbekannte um desto gefährlicher ist, sich zwischen die Scheeren ohne einen Lootsen hineinzuwagen.

Uebrigens findet man in der Einfahrt kleine Russel nicht unter 4 bis 6 Faden Wasser. Der größte Theil der Fluth setzt auf die Insel Herm und deren Scheeren zu, und der größte Theil der Ebbe läuft N. N. W. gegen die westliche Scheeren hinüber.

Die Einfahrt, welche große Russel heißt, scheint, wenn der Wind sich übrigens etwas fügt, weniger gefährlich zu seyn, als die vorerwähnte. Wenn man von Nordosten herkommt, und auf die Insel Herm zusegelt, so wird man eine, ½ Meile außerhalb der Ostseite dieser Insel liegende Klippe, Noire Pute genannt, erkennen können; diese hält man in einem guten Abstande am Steuerbord, indem man Westsüdwestlich steuert, um die Scheere Goubiniere, welche etwa ½ Meile gegen S. S. W. von der Insel Jethou liegt, in gerade Linie mit der St. Martins-Hucke zu bringen, in welcher Richtung man von den Norden davor liegenden Scheeren frei geht. Diesen Cours behält man bis die St. Martins-Kirche mitten vor der Fernain-Bai gesehen wird, dann steuert man darauf zu, bis die Insel Brehou in N N. O. ½ N. oder das auf der südlichen Mulje liegende Wachthaus vor der Südwestseite des Kastells Cornet offen gebracht ist; dadurch wird man von den Klippen la Sardiera und les Terres d'Aval frei gehen, und darauf kann man nördlich nach der Rhede außerhalb der

*) Dieses Merkzeichen stimmt mit der Karte nicht überein, denn dies würde in ungereimte Ferne von den Scheeren abführen; es scheint eher, daß die Nordspitze von Herm sollte mit der Nordspitze von Sark zusammen oder ein wenig innerhalb dieser gehalten werden.

Digitized by Google

Nordspitze von Sark hinaufsteuern. Westen vor der kleinen Insel Brehou liegen einige Scheeren; allein sie sind nicht sehr weit vom Lande entfernt, so daß man zwischen Heem und Sark einigermaßen Raum zu lavieren hat.

Ein Schiff, das gegen die Nordwestseite von Guernsey hinein käme, und Westen und Süden um dieselbe gehen wollte, darf, mit Rücksicht auf die außerhalb liegenden Scheeren, welche zum Theil bei hohem Wasser nicht sichtbar sind, der Insel nur bis auf eine kleine Meile nahe kommen. Das Merkzeichen Westen vor den Scheeren Geunes frei zu seyn, ist ein Haus auf der Insel Lihou in gerader Linie mit dem Wachthause auf dem Berge Pleinmont an der Westbucht von Guernsey, je weiter Lihou auf die letzte Insel hineintritt, desto westlicher ist man. Das Längenmerkzeichen der Scheeren Geunes, ist die Vale-Kirche an der Südseite des Berges Mont-Nouei gesehen. Man muß in einem guten Abstande außen um die Hanovaux-Scheeren gehen, und wenn man vor diesen reichlich vorbei ist, so wird S. z O. gesteuert, bis man die ganze Insel Sark Süden vor Guernsey frei sehen kann, dann steuere man östlich längs dieser Küste, derselben jedoch nicht näher als ¼ Meile, auch muß man von der St. Martins-Bucht reichlich hinausbiegen; längs der Ostseite von Guernsey wird fortgesteuert, bis die Vale-Kirche sich an die Westseite des Kastells Coenee anschließt, um von da nach dem Ankerplatze auf der St. Pierre-Rhede hinaufzusegeln. Etwas über ½ Meile von dieser Küste aus und Süden vor dem Kastelle liegt ein Grund, Grand Banc genannt, auf welcher es bei niedrigstem Wasser zuweilen nur 2½ Faden Tiefe giebt.

Die Fluth geht auf der Südseite von Guernsey längs dem Lande ostwärts nach der St. Martins-Bucht hinunter, und biegt von da nordost- und nordwärts hin, welches Aufmerksamkeit erfordert, damit man nicht gegen die Süden vor Herm liegenden Scheeren hinüber versetzt werde, besonders wenn man nach St. Pierre hinauf wollte.

Es ist bei großer Strafe verboten Ballast in den Einfaheten auszuwerfen, so wie es auch befohlen ist, die Nationalflagge des Schiffes zu hissen, sobald es von dem Kastelle aus gesehen werden kann.

Da es auf Guernsey gute Loatsen giebt, so ist es, besonders für Unbekannte, nicht nur nothwendig diese herbeizurufen, wenn das Schiff nach der Insel bestimmt wäre oder einen Hafen suchen müßte, sondern auch rathsam, wenn man sich in einiger Verlegenheit befände, besonders weil die Ströme in diesem schwierigen Fahrwasser so ungemein heftig sind. Es giebt sogar Loatsen hier, welche die Schiffe nach St. Malo und den übrigen Häfen an der Nordküste von Bretagne hinführen; weswegen diejenigen, welche dahin bestimmt sind, oft Guernsey in der Absicht anthun um zeitig mit einem Loatsen oder einem bekannten Manne zum Wegweiser nach diesen Küsten, ausserhalb welcher in einem langen Abstande eine große Menge Scheeren liegen, versehen zu werden. Dergleichen Loatsen wohnen nicht nur auf der Ostseite von Guernsey, wo der Hafen ist, sondern auch auf der Westseite dieser Insel.

Bei eintretender Windstille könnte ein Schiff, um nicht vom Strome weggetrieben zu werden, eine kurze Zeit Süden vor Guernsey auf 30 Faden Tiefe ankern; allein es darf auf keiner geringern Tiefe und dem Lande nicht näher liegen, als das es das Nordende von Sark völlig offen vor der St. Martins-Bucht hat. Das Steigen und Fallen des Wassers zur Springzeit beträgt hierherum etwa 40 Fuß.

Zwischen den Inseln Guernsey und Jersey oder eigentlich zwischen Sark und Jersey giebt es eine reine Fahrbahn von beinahe 2 Meilen Breite, wenn man diesen Inseln oder den sie umgebenden Scheeren nicht zu nahe kommt, welche Fahrbahn den Namen le Passage de la Deroute führet. Die Insel Jersey ist eben wie Guernsey mit Scheeren umgeben, besonders auf deren drei Seiten; es wird für ganz nothwendig erachtet, daß die, welche irgend einen der Häfen oder Ankerplätze derselben anthun wollen, sich eines Loatsen bedienen müssen, und Loatsen giebt es hier überall. Sollte ein Schiff aus dieser Ursache oder wegen einer andern Verlegenheit einen Loatsen zu erhalten wünschen, so kann es, wenn dieser des schweren Seeganges halber nicht auskommen könnte, nach Umständen in Lee unter eine der Inseln hinhalten, um da mit einem Loatsen versehen zu werden.

St. Heller ist der beträchtlichste Ort auf Jersey; er liegt auf der Ostseite in der St. Aubins-Bai, welche mitten auf der Südseite der Insel befindlich ist. Man findet in dieser Bai oder Bucht, und zwar gerade außen vor dem Orte einen sehr guten Ankerplatz oder eine Rhede, allein die dahin führende Einfahrt ist zwischen einer großen Menge Scheeren, die außerhalb der Bucht liegen. Bei Landwind und stillem Wetter können Schiffe etwa ¼ Meile von der Küste aus auf 15 bis 20 Faden Tiefe mit gutem Grunde einstweilen ankern.

Auf der Westseite dieser Insel giebt es eine offene Bucht, die St. Owens-Bai genannt, in welcher man auf 15 bis 12 Faden Tiefe ankern kann; außerhalb dieser liegt eine Bank, die sich über eine Meile N. W und S. O. erstreckt, und welche Grand Bane heißt; auf der Mitte und Westseite derselben findet man ungefähr 12 Faden Tiefe und einen guten Ankergrund. Auf der östlichen Seite der Insel giebt es bei Landwinden ebenfalls eine gute Rhede. Etwas über eine halbe Meile von der Küste ungefähr n. w. Osten von der St. Martins-Kirche aus findet man eine Bank, die beinahe ¾ Meile lang und halb so breit ist, auf welcher man auf einer Tiefe von 5

Digitized by Google

bis 6 Faden ankern kan. Feener liegt beinahe 1½ Meile gegen Osten von eben derselben Kirche eine andere Bank, größer als die ersterwähnte, welche Banc du Chateau genannt wird, deren Tiefe 10 bis 13 Faden beträgt; zwischen dieser und dem Lande liegen verschiedene gefährliche Gründe. Wenn man um St. Clemens-Hucke, die Südostbucke von Jersey herumgeht, so muß man sich in gehörigem Abstande von derselben halten, weil ein Steinriff, Banc Vieler genannt, beinahe ¼ Meile von der Hucke ausgeht, das zum Theil bei niedrigem Wasser trocken ist; überhaupt liegen hier viele Scheeren und die Ströme sind überaus heftig.

Norden vor Jersey liegen die Paternoster-Scheeren, deren Entfernung vom Lande ½ Meile beträgt. Nordöstlich und östlich von der Insel aus liegen in größerm und kleinerm Abstande, les Dirouilles, Ecrehou und Ecreviere-Banc. Süden vor der Insel liegt Grelet-Bank, wie auch der weit ausgedehnte Grund mit den Scheeren les Minquiers, Süden und südöstlich vor welchen, nämlich in der Bucht zwischen diesen und dem Lande, es nicht Tiefe genug und dabei viele Scheeren geben soll, so daß Schiffe da nicht segeln können. Weiter westwärts liegen die Rocodouvre-Scheeren, nebst vielen andern, von welchen es eben so überflüßig als schwierig seyn möchte eine Beschreibung zu geben, weil diese Scheeren und die gefährlichen Gründe zum Theil so weit vom Lande entfernt liegen, daß sich für dieselben keine Merkzeichen erblicken oder angeben lassen. Sollte es auch möglich seyn für einige derselben Merkzeichen anzugeben, so möchten diese dem Unbekannten doch von keinem Nutzen seyn; denn theils möchte er nicht damit zu recht finden können, und theils möchte er schon so verwickelt seyn, daß er sich nicht selber, ohne einen Lootsen oder bekannten Mann, von den Inseln hinweg zu helfen wußte, besonders weil die Ströme hier eine rasende Heftigkeit haben, indem das Steigen und Fallen des Wassers beim Wechsel der Fluth und Ebbe in 12 Stunden 35 bis 40 Fuß senkrechte Höhe beträgt.

Wegen dieses beträchtlichen Steigens und Fallens des Wassers kommt der Strom zwischen den erwähnten Inseln und Scheeren nie zum Stillstande, sondern er nimmt seine Richtung zu gewissen Stunden der Ebbe und Fluth durch alle Kompaßstriche. Bei Casquets, Alderney, Guernsey und Jersey ist es in den Tagen des Neu- und Vollmonds um 6 Uhr Hochwasser; allein in den Einfahrten bei Guernsey, fänet die Fluth erst an nord- und ostwärts zu gehen, wann es an der Küste halbe Fluth ist, so wie es auch in diesen Einfahrten nicht zu ebben anfängt, ehe es an der Küste halbe Ebbe ist. Bei dieser Insel steigt und fällt das Wasser zur Springzeit jedoch nicht mehr als 30, und zur Zeit der schwächsten Fluthen nur 12 bis 14 Fuß. Norden vor Casquets gehe die Fluth bis um 9½ Uhr, allein Westen vor diesen Klippen ist es um 9 Uhr Hochwasser.

Die französische Küste vom Kap la Hague bis Brest.

Wie haben schon Seite 36 die Küste von dem Kap la Hague an bis zu dem Kap Carteret beschrieben. An der von da südwärts, etwa 8 Meilen beinahe gerade nach Granville hinunterlaufenden Küste müssen ohne Zweifel verschiedene Häfen, wenigstens Zeithäfen, in den da vom Lande auslaufenden kleinen Flüssen zu finden seyn, besonders weil das Steigen und Fallen des Wassers hier so beträchtlich ist; allein die Beschreibungen, wenigstens die wir in Händen gehabt haben, erwähnen nichts davon, auch werden sie wohl kaum von andern, als einheimischen Küstenfahrern gesucht, da hier keine beträchtliche Handelsörter liegen, und als Zufluchtshäfen werden sie wohl auch nicht dienlich seyn. Bei der Stadt Granville, welche auf einer hohen steilen, etwas ausgehenden Hucke, Kap Lihou genannt, liegt, soll auf der Südseite dieser Hucke, zwischen zwei ausgebauten Steinmuljen ein kleiner Hafen seyn; allein dieser hat dieselbe Beschaffenheit, als die neulich erwähnten. Fremde oder Unbekannte werden auch nicht da hinein finden können, weil es da voll von Gründen ist, und es außerdem hier durchgängig eine sehr geringe Tiefe giebt. Süden vor den Scheeren und kleinen Inseln, Chausey genannt, welche ein Paar Meilen, und daeüber, gerade außerhalb Granville liegen, kann man auf einer Tiefe von 4 bis 6 Faden ankern.

In die Bucht zwischen dem Kap Lihou und der Cancale-Hucke können nur kleine Fahrzeuge hineinkommen; mitten in dieser liegt ein Berg, Mont Michel genannt, auf welchem ein kleiner befestigter Ort mit einem Kloster liegt. Bei hohem Wasserstande ist dieser Berg mit Wasser umgeben.

Osten vor der Strecke von der Cancale-Nordpünte bis zu der Hucke, an welcher der Flecken gleiches Namens liegt, welche Strecke ungefähr ½ Meile r. w. Süd ist, giebt es eine sehr gute Rhede mit verschiedenen Tiefen von 3 bis 9 Faden, zu welcher man zwischen einigen, in einer Linie nordöstlich von der Cancale-Pünte aus liegenden, stets sichtbaren Scheeren oder hohen Klippen, Herpin und les Filles genannt, hineinsegelt. Zwischen diesen Klippen giebt es Tiefe genug, und man kann sogar nahe an ihnen auf 7 bis 8 Faden Wasser ankern.

Außerhalb der Küstenstrecke von Cancale bis zu der nach St. Malo führenden Einfahrt, welche Strecke etwa 1½ Meile beträgt, liegt ein großer Theil sowohl blinder Scheeren, als auch ziemlich hoher, aus dem Wasser hervorragenden Klippen. St. Malo, ein bedeutender Handelsort, liegt an der Mündung des Dinan- oder Rancefluſſes, und hat einen der besten Häfen an der französischen Küste, die aber schwierig anzuthun und einzusegeln ist. Die Stadt selbst liegt auf einer Felseninsel, welche durch einen Damm, der den Hafen auf der Nordseite deckt und ihn einschließt, mit der Küste zusammenhängt. Da die Insel, auf welcher die Stadt St. Malo liegt, nur klein ist, so hat dies des ausgebreiteten Handels wegen Anlaß gegeben, daß an der Küste auf der südlichen Seite des Hafens eine Vorstadt, St. Servant genannt, ist angelegt worden; allein beide können als eine vereinigte Stadt angesehen werden.

Die englischen Sailing Directions liefern Beschreibungen von drei nach St. Malo führenden Einfahrten, le Paſſage de Conchee, la Grande Porte und le Paſſage des Decolees; wenn man aber diese Beschreibungen und die französischen Küstenkarten, sogar die von ziemlich großem Maaßstabe, mit einander vergleicht, so wird man nicht nur Undeutlichkeiten, sondern auch einige anscheinende Unübereinstimmungen finden; außerdem sind diese Einfahrten zwischen einer großen Menge von blinden sowohl, als sichtbaren, einander nahelie-genden Scheeren und Klippen, so daß man die Beschreibung derselben durch die größte Deutlichkeit doch nicht leicht verständlich machen könnte. Es wird daher einem jeden Fremden nothwendig seyn, einen Lootsen zu nehmen, den er hier auch sicher wird erhalten können; weil aber außer den hier in und außerhalb des Hafens, wie auch nahe an der Küste liegenden Scheeren und Klippen, auch noch weiter vom Lande aus, hier und da zerstreut, mehrere gefährliche Scheeren liegen: so möchte die Seite 39 gegebene Warnung besonders denjenigen anzurathen seyn, welche nicht vorzüglich gute Lokalkenntnisse haben, nämlich die Insel Guernsey oder Jersey auf der Nord- oder Westseite anzuthun, um von da durch ein Signal einen Lootsen herbeizurufen, der das Schiff nach St. Malo hinge-leiten könnte; oder, wenn man von Westen längs der französischen Küste her kommt, einen Lootsen von diesem oder jenem Punkte voraus zu erhalten suchen; allein es ist sehr gefährlich dieser Küste, der in der Nähe und Ferne der-selben liegenden Scheeren und Gründe wegen, auf über 20 Meilen Westen vor St. Malo nahe zu kommen. Bei St. Malo ist es um 6 Uhr Hafenzeit. Zur Springzeit steigt und fällt das Wasser 45 Fuß.

Eine kleine Meile unterhalb des Kaps Frehel soll es einen guten einstweiligen Ankerplatz geben, der Rade de la Frenaye genannt wird.

In der Bucht zwischen dem Kap Frehel und der Insel Brehat sind ohne Zweifel keine Häfen zu fin-den, weil davon nichts angezeigt ist; es möchten denn Zeithäfen seyn, die blos für die inländische Küstenfahrt dien-lich wären. Zudem ist die Bucht voll von Scheeren und gefährlichen Gründen. Bei der erwähnten Insel, welche von dem festen Lande nur durch eine schmale Durchfahrt getrennt ist, soll es einen ziemlich guten Hafen geben, der aber für Unbekannte gar zu schwierig anzuthun ist.

Ungefähr eine Meile gegen O. N. O. von der Insel Brehat liegt eine gefährliche Scheere, die la Ho-raine heißt; und zwischen dieser und der Insel liegen dergleichen mehrere.

Ueberhaupt giebt es auf der etwa 11 Meilen langen Strecke von Brehat bis zu der Insel Ile de Bas, längs der Küste hin eine Menge Gründe, Scheeren und Klippen, die 1 bis 1½ Meile mehr oder weniger von der-selben aus liegen, und wie es scheint, sind da keine Häfen, Ankerplätze oder Zufluchtsörter zu finden, ehe bei Mor-laix. Zwischen diesen Scheeren und Gründen und der Küste giebt es zwar auf gewissen Stellen Durchfahrten, allein wer darf sich deren bedienen!

Morlaix ist eine nicht unbedeutende Handelsstadt, die an einem Flusse, etwa 4 Meilen oben im Lande, von der Insel Bas an gerechnet, liegt. Vermuthlich können nur kleine Schiffe zu der Stadt selbst hinauf kom-men, es sei denn, daß vielleicht auch große Schiffe das Revier bei hohem Wasser hinaufsegeln können, indem das Steigen des Wassers hier beträchtlich ist; allein in solchem Falle werden sie sicher während des niedrigen Wassers auf dem Grunde stehen. Die Rhede ist ungefähr 2 Meilen innerhalb der Insel Bas, da, wo die Einfahrt zum Flusse enge wird, oder in der eigentlichen Mündung desselben. Man liegt auf dieser Rhede völlig sicher, indem sie von einer Menge kleiner Inseln und Scheeren, welche in der Bucht außerhalb derselben liegen, gedeckt ist; allein eben deswegen ist die Einsegelung zu derselben überaus schwierig und der Eingang zwischen den Scheeren so enge, daß man es wohl für unmöglich annehmen kann da hindurch zu finden, wenn man nicht gut bekannt oder mit einem Lootsen versehen wäre; sogar für diese sind viele Merkzeichen auf dem Lande, den Inseln und den Scheeren ange-bracht; zudem sind die Scheeren zum Theil mit Ringen versehen, vermittelst welcher man werpen und bei denen fest machen kann. Den Vortheil hat man hier, daß man Lootsen von der Insel Bas erhalten kann, und daß diese Insel bei weiten nicht so schwierig oder gefährlich anzuthun ist, als der nächst vorhergedachte Theil der französischen Küste. Außerhalb der Küstenstrecke Westen vor Ile de Bas liegen die Scheeren mehrentheils dem Lande nahe; nur auf wenigen Stellen sind sie etwas über ½ Meile von der Küste entfernt, und dieser kann man ziemlich nahe

segeln. So lange es des Wetters wegen möglich ist, kommen die Lootsen den Schiffen zeitig entgegen, welches nicht nur sehr wichtig ist für die, welche Morlaix anthun wollen, sondern auch für andere; denn ohne Zweifel werden diese Lootsen auch im Fahrwasser ganz nach St. Malo hinauf bekannt seyn.

Innerhalb der Insel Bas, zwischen dieser und der Küste giebt es eine Rhede, die als einstweiliger Ankerplatz gebraucht werden kann, wo man aber bei westlichen Winden ziemlich schwere See spürt. Indessen könnte man bei hohem Wasser ganz hindurch, binnen um die Insel nach der Morlaix-Rhede hinauf segeln, um aber sowohl nach diesem einstweiligen Ankerplatze, als auch weiter innerhalb der Insel zu gehen, wird man eines guten Lootsen bedürfen. Auf Ile de Bas stehen zwei Windmühlen, die ohne Zweifel auf der See kenntlich sind. Auf der westlichen Seite der Morlaix-Bucht giebt es einen andern Hafen, der St. Paul de Leon genannt wird, und an der Hucke des Landes gerade vor dem Südende der Insel Bas liegt ein kleiner Ort, der Roscoff heißt, wo einst ein Hafen war, der jedoch jetzt nur von kleinen Fahrzeugen gesucht wird. Mit den stärksten Springfluthen steigt und fällt das Wasser hier umher 30 Fuß. Etwa 3½ Meilen gegen r. w. Norden von Ile de Bas liegt ein Grund, Roche Blanche genannt, auf welchem einige Scheeren liegen sollen, die bei niedrigem Wasser sichtbar werden; dagegen behaupten aber andere, daß er Tiefe genug habe, selbst für die größten Schiffe, obgleich die See an demselben kabbelt. Beinahe 2½ Meilen von Ile de Bas aus findet man eine Bucht oder Bai, welche Gaulven-Bai genannt wird, wo der Grund reiner Sand ist, und wo ein Schiff bei Landwind eine kurze Zeit ankern könnte. Westwärts von hier liegen die Scheeren und Klippen, deren es fortwährend längs der Küste viele giebt, nirgends über ½ Meile, also nicht so weit vom Lande entfernt, als ostwärts von hier. Viele derselben sind ziemlich hoch und stellen sich in gewisser Entfernung dem Auge wie Häuser dar. Die Küste, welche eine mäßige und ebene Höhe hat, ist in einem Abstande von 4 bis 5 Meilen kenntlich; näher hinan erblickt man auf derselben viele Kirchthürme und andere Gebäude.

Es wird sehr empfahlen, daß man, besonders bei Nacht, sich dieser Küste nicht auf eine geringere Tiefe, als 36 Faden nähern sollen, bei welcher Tiefe man den Grund aus grauem Sande mit kleinen Steinen, wie Nüsse von verschiedenen Farben bestehend, findet. Ungefähr 6½ Meilen westlich von der Insel Bas giebt es eine gute Rhede oder einen Ankerplatz, Havre d'Arvevrac genannt, wozu verschiedene Einfahrten zwischen den außerhalb liegenden Scheeren hineinführen; allein sie sind sehr schwierig und lassen sich nicht beschreiben. Eine Meile, etwas mehr oder weniger, westlich von da liegt eine Gruppe von Scheeren und emporstehenden Klippen, Roche Porsal genannt, zwischen welchen es Stellen geben soll, wo Schiffe in besondern Fällen gut sollen ankern können; allein wer wird zu diesen den Weg finden können! Beinahe 3 Meilen Westen vor der nordwestlichen Küste von Frankreich, liegt die bekannte Insel Ouessant *), deren Länge Ost und West eine gute Meile und die Breite etwas weniger beträgt. Auf der südwestlichen Seite derselben soll es einen, sogar den großen Schiffen dienlichen Hafen geben, der aber doch nur den Lootsen des Landes bekannt ist. Auf der Nordseite derselben, und zwar östlich vor einer kleinen Insel, Queler genannt, soll man bei allen Winden, außer den nördlichen, einen guten einstweiligen Ankerplatz vorfinden. Uebrigens ist die Insel mit Scheeren umgeben, die in größerm und kleinerm Abstande jedoch auf deren beiden Seiten nicht über ½ Meile von derselben aus liegen, wovon aber eine blinde Scheere, Basse de Calais genannt, die etwas über eine Meile gegen N. W. ¼ W. vom Leuchtthurme liegt, eine Ausnahme leidet. Auf Ouessant wohnen Lootsen, welche die Schiffe nach Brest und vielleicht nach mehreren Oertern auf der französischen Küste hinlootsen. Auf der Nordostseite von Ouessant steht ein Leuchtthurm, dessen Feuer man bei klarer Luft in einer Entfernung von 3 Meilen und darüber sehen kann.

Von der Insel Ouessant bis zu der Hucke St. Mathieu liegt eine Menge kleiner Inseln, Klippen und Scheeren. Zwischen der nordwestlichsten dieser kleinen Inseln, welche Ile Banee genannt wird, und der Südostseite von Ouessant giebt es eine Durchfahrt, die ungefähr ¼ Meile breit ist und eine große Tiefe hat; allein sie ist, der auf beiden Seiten liegenden Scheeren, besonders aber des durch Ebbe und Fluth entstehenden, sehr heftigen Stromes wegen, welcher zuweilen über 4 Meilen in der Wache läuft, schwierig durchzusegeln.

Zwischen der Hucke St. Mathieu und der östlichsten der kleinen Inseln, die auf der vorerwähnten Strecke südöstlich vor Ouessant liegen, welche Insel Beniquet heißt, giebt es für die, welche gut bekannt sind, auch eine gute Durchfahrt, le Passage du Four genannt, deren die nach oder von Brest segelnden Schiffe sich bedienen können; allein sie ist voll von Scheeren, und der Strom ist überaus heftig, so daß man, um dieselbe zu durchsegeln eines vorzüglich kundigen Lootsen bedarf. Bei der Durchsegelung durch diese Durchfahrt könnte man in

*) Die Aussprache dieses Namens ist unter den Seefahrern sehr verschieden.

gewiſſen Fällen bei Landwind auf einer unter der Küſte des feſten Landes befindlichen Rhede, die Rade de Sablon genannt wird, einſtweilen ankern. Auf der Hucke St. Mathieu iſt ein Leuchtfeuer befindlich.

Etwa eine Meile Oſtrn vor dem Kap St. Mathieu giebt es eine gute Rhede, la Rade de Berthaume genannt, welche bei Landwind ein guter einſtweiliger Ankerplatz iſt. Schiffe, die nach und von Breſt gehen, bedienen ſich dieſer Rhede ſehr oft, um da den Wechſil der Zeiteſtröme u. ſ. w. abzuwaeten.

Breſt iſt, wie bekannt, der beſte und vorzüglichſte Hafen an den weſtlichen und nördlichen Küſten von Frankreich, und eine dre Haupeſtationen der feanzöſiſchen Marine. In der Bucht oder der Bai außerhaib des Hafens iſt eine vortreffliche und geeäumige Rhede. Die Einſegeiung in derſeiben iſt wegen der in und außerhaid der ſchmalen Einfahre ie Goulet liegenden Scheeren ſchwierig für Undekannte; weswegen es rathſam iſt, daß die, welche keine hinreichende Lokalkenntniſſe beſitzen, einen Looſen von der Inſel Ouessant zu erhalten ſuchen.

Einige Bemerkungen für die Anthuung des Kanals, wenn man von der ſogenannten ſpaniſchen See oder dem Ocean herkommt.

Die Seefahrer, welche bei der Anthuung des Kanals zwiſchen England und Frankreich nicht hinlänglich klares Wetter haben möchten, um durch Obſeevacionen der Breite und Länge den Ort, wo das Schiff ſich befindet, beſtimmen zu können, oder die, welche keine Kenneniſſe beſitzen, Längen-Beobachtungen anzuſtellen, um danach den Cours und die Fahre einzuricheen, müſſen das Loth fleißig gebrauchen. Viele behaupten, daß man hier blos durch dieſes Mittel ſowohl die Entfernung vom Lande, als auch die Lage gegen daſſelbe beſtimmen könne; allein hieeln läßt ſich weder Genauigkeie noch völlige Zuvereläßigkeit denken; indeſſen iſt nicht zu läugnen, daß dies dem erfahrnen Seemanne, welcher dieſes Fahewaſſer oft befahren hat, als ein gutee Leitfaden dienen kann, und man muß keineswegeſ veeſäumen, ſehr oft zu lothen, um daraus mit Aufmerkſamkeit die wahrſcheinlichſten Folgerungen herzuleiten.

Der Herausgeber kann ſich keineswears einer ſolchen Erfahrung, die man nicht durch einzelne Dnechſegelungen erwerben kann, zueignen, um dem Vorerwähnten eine völlige Zuverläßigkeit geben zu können; auch kennt er keine ſyſtematiſche Unterſuchung über dirſen nicht unwicheigen Gegenſtand; beinahe das Einzigſte, wis man hierüber hat, iſt das, was die engliſchen Karten und die dazu gehörenden Sailing Directions anzeigen; wir haben aber ofe bemeekt, daß dieſe Quellen nicht immer die zuverläßigſten ſind. Mit der den eefahenen und geſchickeen engliſchen Seefahrern ſchuldigen Hochachtung haben wir gar zu ofe gezelgt, wir nachläßig dagegen ihre Karcenmacher und Heeausgeber dee Beſchreibungen dieſr wichtige Sache behandein; da wir aber, wir erwähnt, nichts anders haben, wonach wir uns richeen können, ſo müſſen wir dies als Leitfaden betrachten, und theilen es daher hier mit, indem wir uns von den aufmeekſamen Seefahrern Nachricht von den zuverläßigen Beobachtungen, welche ſie anzuſtellen Gelegenheit haben möchten, zur fernern Bericheigung ausbiteen.

Indeſſen kann man nach der oben erwähneen Autoriäe ziemlich ſicher annehmen, daß der Geund in dem Eingange des Kanals gegen die ſüdliche Seite oder die franzöſiſche Küſte hin gröber und geieaeeiger iſt, als mitten in der Fahebahn oder näher an der engliſchen Küſte; und man kann dahee als allgemeine Regei annehmen: wenn man, ſüdlich vor den Scilly-Inſeln, einen groben röthlichen und ſteinartigen Grund antrifft, ſo befindet man ſich ſüdlich im Fahrwaſſer.

Bei Annäherung der Kanals ſetzen die, welche von Weſten herkommen, ſich gewöhnlich auf 49° 25′ der Breite, wenn ſolches des Windes und der Umſtände wegen geſchehen kann, und ſteueen dabei rechtweiſend Oſten dem Kanale zu. Wenn man auf dieſer Höhe etwa 84 Faden Waſſer und feinen weißen Sand mit kleinen ſchwarz-

gelben und weißen Körnern findet, so befindet man sich auf der Bank ungefähr 40 Meilen Westen vor den Scilly-Inseln; allein 12 bis 13 Meilen östlicher unter deeselben Breite giebt es 80 Faden Tiefe, feinen Sand und kleine Schülpen; 3 Meilen weitee östlich 76 und ein wenig östlicher 72 bis 75 Faden und weißen Sand, der mitunter etwos mit Grün vermischt ist. Noch 12 bis 13 Meilen weiter östlich unter derselben Breite findet man 72, 75, 77 und 78 Faden, mehrentheils feinen weißen Sand mit kleinen Körnern und mitunter auch grünlichen Sand mit Mosee.

Unter dem 48° 23′ der Breite und dem 8° 50′ westlicher Länge von Greenwich, das ist 37 bis 38 Meilen Westen voe Ouessant, liegt das Südliche der Soie-Bank, welche sich von da 9 Meilen gegen N. N. W. erstreckt und etwa 3 Meilen breit ist, wa man 62 bis 70 Faden Tiefe mit feinem grauen Sande findet. Wenn man unter der letztaedochten Breite so weit östlich gekommen ist, daß man 67 bis 70 Faden Wasser, Schülpen, kleine aelbe Steine und rothen Sand findet, so läßt sich daraus schließen, daß man Süden vor den Scilly-Inseln ist; trifft man aber 68 Faden Tiefe und feinen Sand mit grauen nnd schwarzen Körnchen, wie auch mitunter Muscheln und Steine on, so ist das ein Zeichen, daß man sich 7 bis 8 Meilen gegen W. N. W. von eben diesen Inseln aus befindet. Die Tiefe nnd Beschaffenheit des Grundes zeigen beständig on, ob das Schiff nördlich oder südlich vor den Scilly-Inseln ist. Unter gleicher Breite mit diesen Inseln, wie auch südlicher findet man auf 68, 65, 58 und 56 Faden Tiefe einen lehmigen Grund. Beinohe 15 Meilen gegen rechtweisenden Westen von den Scilly-Inseln aus liegt die Jones-Bank, wo es nur 32 bis 35 und 40 bis 43, aber ein wenig Süden davoe 72 bis 75 Faden Wasser giebt. In der Nähe der mehrerwähnten Inseln sind die Grundarten von denjenigen verschieden, welche sowohl Norden als Süden vor denselben gefunden werden; denn hier bringt das Loth kleine Stücke, wie verfaulte klippenartige Steine, und einige, wie kleine verbrannte Steine mit auf. Weiter südlich ist es tiefer und der Grund besteht aus feinem Sande mit schwarzen Körnchen gleich gestoßenem Pfeffer. Bei trübem Wetter oder zur Nachtzeit (dann sollte man das Leuchtfeuer sehen können) darf man den Scilly-Inseln nicht näher kommen, als bis auf 60 Faden, welche Tiefe man ungefähr 3 bis 4 Meilen von ihnen aus findet. Unter dem 49° 20′ der Breite, gerade vor den Scilly-Inseln, giebt es 70 Faden Tiefe mit gelbem nnd grauem Sande, östlich vor ihnen aber, unter 49° 8′ trifft man 56 bis 58 Faden mit grobem Sande an. Findet man dieses, so kann man nördlicher steuern, um das Land, etwa bei dem Kap Lizard anzuthun, welches, wenn es einigermaßen klare Luft ist, sowohl bei Nacht als bei Tage geschehen kann; denn das Feuee steht hoch nnd die Küste ist außerdem so rein, daß man der Hucke bis auf ¼ Meile nahe segeln kann. Sollte aber die Luft so trübe oder das Wetter so nebelig seyn, daß man befürchten müßee, das Kap Lizard nicht zeitig genug entdecken zu können, so muß man sich demselben nur bis auf eine Tiefe von 45 Faden nähern; denn bei dieser Tiefe ist man nur ein Paar Meilen vom Lande entfernt, wo das Loth kleine Steine und Muscheln mit aufbringt.

Unter dem 49° der Breite findet man, 52 Meilen vom Kap Lizard entfernt, 90 Faden Wasser nnd feinen weißen Sand; segelt man unter dieser Breite ostwärts, so wird die Tiefe ohne Zweifel erst etwa 5 bis 6 Faden abnehmen und darauf wieder bis 87 und 90 Faden zunehmen; allein nach einer Fahrt von 2 bis 3 Meilen nimmt die Tiefe abermals ab. Es ist eine allgemeine Regel: wenn das Loth auf einer Tiefe von 90 bis 64 Faden feinen weißen Sand mit schwarzen Körnchen anzeigt, so ist das Schiff außen vor dem Eingange des Kanals; und bei einem Grunde von diesee Beschaffenheit kann man sich den Scilly-Inseln, von Südwesten herkommend, bis auf 10 à 11 Meilen nähern; denn eine ähnliche Beschaffenheit des Grundes und der Tiefe findet man nicht anderwärts.

Ein Schiff, das auf der Höhe von Ouessant etwa 87 Faden Tiefe haben möchte, befindet sich beinahe 20 Meilen von dieser Insel entfernt; beträgt die Tiefe aber nue 70 Faden oder etwas mehr, so ist es nicht über 9 Meilen von derselben; auf diesen Tiefen wird man grauen Sand mit vielen kleinen Muscheln antreffen. Wenn das Loth groben röthlichen Sand anzeigt, so ist das ein sicheres Zeichen, daß das Schiff sich nicht außen voe dem Eingange des Kanals befindet, denn da hat der Grund keine solche Beschaffenheit. Bei trübem Wetter darf man les Saints*) nur bis auf 65 und Ouessant nur bis auf 63 Faden Wasser nahe kommen; denn bei einer Tiefe von 60 Faden ist man nur 2½ bis 3½ Meilen von dieser Insel entfernt, wo die Arten des Grundes verschieden,

*) Les Saints sind einige außerhalb der französischen Küste, ungefähr 6 Meilen Süden vor Ouessant liegende kleine Inseln und Scheeren, die aber auf der gegenwärtigen Karte, ihrer bestimmten Gränze wegen, nicht konnten eingegriffen werden.

mehrentheils aber mit einer besondern Art kleiner Schülpen vermischt sind; 5 bis 7 Meilen von Ouessant aus findet man 65 bis 68 Faden Tiefe.

Nördlich im Fahewasser oder in dem sogenannten Scilly-Strome, unter einer Breite von 50° bis 50° 10′ giebt es mehrentheils feinen Sand mit lehmigem Grunde, und vielleicht könnte man da eine Bank antreffen, auf welcher es weichen Grund mit 50 Faden Tiefe gäbe; allein zwischen dieser und den Inseln ist es wieder 60 Faden tief. Nördlich vor denselben findet man die Tiefe 53 bis 57 Faden und den Grund lehmig. Bei klarem Wetter kann man die Scilly-Inseln in einer Entfernung von 4 bis 5 Meilen sehen.

Nachdem man in den Kanal hineingekommen ist, möchte es nicht rathsam seyn, sich gegen die französische Küste hinüber zu begeben, weil von dieser die Scheeren und Gründe weiter hinaus liegen, als von der englischen Küste; zudem sind auch die Kabbellungen und Verstehungen der Ströme außerhalb Queenfey, Jersey u. s. w. heftiger, als auf der andern Seite des Kanals. Es kann aus den Grundarten leicht erkannt werden, ob man zu weit südlich gekommen ist; denn auf dieser Seite besteht der Grund aus gröberem Sande oder Gries, als auf der andern Seite. Man segelt daher gewöhnlich längs der englischen Küste, in einem Abstande von 4 à 5 Meilen, bis gegen Portland hinauf.

Wenn ein Schiff während der Anthuung des Kanals bei den Scilly-Inseln vorbei gekommen ist, so wird 7 bis 8 Meilen weit östlich gesteuert, wobei es sich der englischen Küste auf keine geringere Tiefe, als 53 bis 54 Faden nähern sollte; auch sollte es nicht so weit südlich steuern, daß es über 60 Faden erhalte, um das Kap Lizard in N. O. oder N. O. z. N. etwa 6 Meilen entfernt zu bringen, wo es 55 bis 56 Faden Tiefe mit Steinen und verschiedenfarbigen Schülpen giebt.

Es ist jederzeit rathsamer, das Kap Lizard anzuthun, weil dieses, wenn man es zu Gesichte bekommt, ein guter Leitungspunkt ist, wonach man seinen Cours ferner einrichten kann. Die, welche bei trübem Wetter und veränderlichem Winde von dem Oceane herkommen, können, weil die Fluth, wie vorhin erwähnt worden, 9 Stunden nordwärts, die Ebbe aber nur 3 Stunden südwärts läuft, leicht nördlicher verfallen, als sie nach ihrer Berechnung kommen sollten, nämlich Nordwest vor die Scilly-Inseln aber in den Kanal von Bristol hinein. Etwa 10 bis 11 Meilen westlich vor diesen Inseln geht der Strom mit dem Anfange der Fluth gegen N. N. W. und dreht darauf allmählig durch alle Compaßstriche von da bis O. N. O. hinum; dann fängt die Ebbe an erst südlicher als Osten und von da weiter rund zu laufen. Die Zeit des hohen Wassers mit Neu- und Vollmond trifft hier um 7 Uhr 40 M.n. ein, zu welcher Zeit es bei den Inseln halbe Ebbe ist. Fünf Meilen gegen W. S. W. von den Scilly-Inseln soll es zur Springzeit um 4 Uhr 25 M. hohes Wasser seyn. Daß die Winde, welche stürmend und anhaltend sind, besonders vielen Einfluß auf die Heftigkeit der Ströme haben, und daß dies bei gewissen Winden mehr, als bei andern der Fall ist, gilt für eine bekannte Sache. Aber Regeln anzugeben, nach welchen der Seefahrer sichere und zuverläßige Schlüsse machen könnte, ist gar zu mißlich, und könnte wohl gar zuweilen denjenigen, welcher nicht um desto mehr erfahren wäre, eher zur Verwirrung, als zur Leitung dienen, weswegen wir uns nicht darauf einlassen dürfen, obgleich sowohl die englischen Sailing Directions, als auch andere Schriften, Verschiedenes davon enthalten, welches aber doch nach der Natur der Sache etwas Wankendes und Unbestimmtes hat und haben muß.

Zum Schlusse wollen wir für ein Schiff, das von dem Ocean in den Kanal hereinkommt und mit einem offenen Winde durch denselben segelt, einige Bemerkungen hinzufügen. Von dem Kap Lizard bis gegen die Rucke Start hinauf ist der Cours O. z. S. Wenn man vor die Mündung der Bucht von Plymouth gekommen ist, so muß man beobachten, auf der Backbord- oder Nordseite nicht unter 43 und auf der Steuerbord- oder Südseite nicht über 50 Faden Tiefe zu erhalten; von da bis gerade vor Start findet man Sandgrund mit kleinen braunen Steinen und Schülpen. Gerade vor Eddystone geht die Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmonds bis um 9 Uhr 6 M. ostwärts.

Von Start bis Portland fällt der Cours O. z. S., auf welcher Strecke zu beobachten ist, daß man auf der Südseite nicht über 35 bis 36, aber auf der andern Seite gegen die englische Küste nicht unter 30 Faden Tiefe erhält, wo es mehrentheils Sand und Muscheln giebt. Innerhalb der letzterwähnten Tiefe hebt der Grund

ſich gleich bis zu 26 und 25 Faden Waſſer, wo der Boden aus Lehm und Sand beſteht. Gerade vor Portland geht die Fluth in den Tagen des Neu- und Vollmonds bis um 10 Uhr 15 M.

Von gerade vor Portland bis außen vor der St. Catharinen Hucke muß man ſich, beſonders bei ſüdlichen Winden, hüten, nicht nördlicher zu halten, als bis auf 25 Faden Waſſer; denn der Fluthſtrom geht ſtark in die Bucht hinein.

Von der St. Catharinen Hucke bis Beachy-Head ſollte man der Küſte nicht näher kommen, als bis auf 20, und ſich nicht weiter von derſelben entfernen, als bis auf 28 Faden Tiefe; allein gerade vor Beachy-Head, und zwar 4 bis 5 Meilen von dieſer Hucke aus findet man 17 bis 18 Faden Waſſer. Es iſt auf dieſer Strecke beſonders wichtig auf das bei den Owers-Gründen liegende ſchwimmende Leuchtfeuer Acht zu geben, damit man ſich vor dieſen Gründen, welche Seite 10 erwähnt ſind, hüten könne; denn der Strom ſetzt während des letzten Theils der Fluth und der ganzen Ebbe ſtark gegen dieſelben hinein.

Wenn man Beachy-Head vorbei gekommen iſt, ſo muß man ſeinen Cours nordöſtlicher richten, ziemlich nahe an Dungeneſs vorbei und von da weiter nach Dower oder South-Foreland ſegeln, um innerhalb the Ridge und the Waene zu gehen.

Von Beachy-Head bis Dungeneſs halte man ſich auf einer Tiefe von 20 bis 22 Faden; allein von der letzten Hucke bis nach Dower hinauf ſollte das Loth auf der Landſeite nicht unter 14 und auf der Außenſeite nicht über 16 Faden Waſſer anzeigen.

Digitized by Google

Tabelle

über die Hafenzeit oder die Stunde des hohen Waſſers bei Neu- und Vollmond, wie auch über das Steigen und Fallen des Waſſers an den wichtigſten Oertern des Kanals.

	Die Stunde des hohen Waſſers		Das Steigen und Fallen des Waſſers	
			Bei Neu- und Vollmond	Bei den Mondsvierteln
	Uhr	Min.	Fuß	Fuß
North-Foreland	11	15	10	7
Ramsgate	11	20	18	12
Deal	11	20	18	12
South-Foreland	11	6		
Innerhalb Goodwins-Sand geht die Fluth gegen N. O. bis um 2 Uhr 45 Min.				
Dower's Hafen	11	16	20	14
Folkſtone	10	51	20	14
Dungeneſs	10	51	28	16
Bei Dungeneſs geht die Fluth nordöſtlich bis um 2½ Uhr.				
Auf dem Grunde the Ridge	2	50	22	15
Rye Harbour	10	51		
Haſtings	10	36	22	14
Beachy-Head, Seaford und Newhafen	10	16	20	14
Bei Beachy-Head geht die Fluth öſtlich bis um 11 Uhr 49 Min.				
Brightelmſtone	10	16	16	10
New-Shoreham und Arundel	9	21	16	10
The Park und Selſey-Bill	11	15	15	10
Owers und Looe-Strom.	11	20	15	10
Der oſtwärtsgehende Strom endigt bei Owers um 9 Uhr 36 Min. und läuft darauf in 8 Stunden weſtwärts der St. Helens Rhede zu.				
St. Helens-Rhede	11	30	16	10
Innerhalb Dunnoſe, wie auch in der Mitte der Einfahrt geht der Strom oſtwärts bis um 10 Uhr 45 Min.				
Portsmouth-Hafen	11	30	18	12
The Needles	8	56	9	6
Cheiſtchurch- und Poole-Hafen: erſte Fluth	9	0	6	4
zweite Fluth	12	0	½	½
Weymouth-Hafen	6	45	7	5
Portland's Rhede	6	15	8	0
Exmouth-Barre	6	25	14	9
Torbay und Darmouth	6	0	18	10
Start-Bai	6	5	20	14
Bolt-Head und Bigbury-Bai	5	55	20	14
Plymouth-Sund, Hamoaze und Catwater	5	30	18	12
Edyſtone	5	50	18	12
In Plymouth-Sund hat die Fluth das Mittel erreicht, ehe ſie bei Edyſtone oſtwärts geht; und außerhalb Edyſtone geht die Fluth bis um 9 Uhr 5 Min.				
Falmouth	5	45	18	18
Das Kap Lizard	4	55	18	12
Außerhalb des Kaps geht die Fluth bis um 7 Uhr 55 Min.				
Mounths-Bai	4	55	13	10
Scilly-Inſeln	4	40	19	12
An dieſen Inſeln geht die Fluth in 9 Stunden nordwärts, die Ebbe aber nur in 3 Stunden ſüdwärts.				
Das Kap Cornwall	4	25	22	14
St. Ives	5	15	24	14
Padſtow	5	15	24	13
Barnſtaple	5	50	24	16
Die Inſel Lundy	5	45	30	20
Minehead	6	0	36	24
Flatholm	6	40	36	24
Kings-Rhede	6	45	42	30

Digitized by Google

Zum Schluſſe wollen wir dieſem Werke einen Auszug einer vor wenigen Jahren her in England erſchienenen Anordnung, die Lootsungen und die Taxe derſelben an der engliſchen Küſte des Kanals betreffend, beifügen:

Statut 52 year Georg III Cap 39 vom 20 April 1812, betitelt an Act for the more effectual Regulation of Pilots and of the Pilotage of Ships and Veſſels on the Coaſt of England d: Anordnung für die Lootsungen der Schiffe an der engliſchen Küſte.

In dem 63 §. iſt befohlen, daß der Führer eines jeden Schiffes, welcher keinen engliſchen Bleibrief aufzuweiſen hat und nicht die Namen des oder der Lootſen, welche ſein Schiff nach dem Hafen von London geleitet haben, angiebt, wird angeſehen, als wenn er in dieſen Hafen ohne Lootſen einaeſegelt wäre, und ſoll verpflichtet ſeyn, für den Weg oder die Diſtance, welche er mit ſeinem Schiffe durch die Themſe oder durch die in dieſelbe hineinführende Einfahrt ohne Lootſen geſegelt iſt, daſſelbe Lootſengeld zu bezahlen, als er ſonſt hätte bezahlen müſſen, wenn er einen Lootſen an Bord genommen hätte; und daß dieſe Bezahlung an den Kaſſirer, welcher von dem Trinity Houſe dazu angeſtellt iſt, erlegt werden ſoll, welche Abgabe dem durch dieſes Geſetz in Anſehung des Ueberſchuſſes der Lootſengelder beſtimmten Fond berechnet werden ſoll; jedoch in jedem Falle mit Vorbehalt der Zurückbezahlung des Erlegten an denjenigen, der die Abgabe entrichtet hat, oder auch an den, der zum Empfange mit ſeiner Vollmacht verſehen iſt, wenn dem Trinity Houſe binnen 3 Monate mit gehörigem Beweiſe dargethan wird, daß ein Lootſe in einer der erwähnten Fälle ordentlich iſt gebraucht und bezahlt worden.

Vom Trinity Houſe iſt unter dem 7 May 1812 eine Bekanntmachung folgenden Inhalts erſchienen: daß über eine ſtrenge Aufrechthaltung der obigen Anordnung gewacht und dem Schiffsführer oder überhaupt demjenigen, welcher ein angekommenes fremdes Schiff dem Zollhauſe anmeldet, die Quittung des Lootſen zur Vorzeigung abgefordert werde, daß er nämlich ein ſolches Schiff nach dem Londoner Hafen gebracht und dafür Bezahlung erhalten habe, welche Quietung demjenigen Bevollmächtigten vorgezeigt werden ſoll, der die Liſte über ankammende Schiffe führt, und der vom Trinity Houſe zur Einkaſſirung der Lootſengelder von Schiffen, deren Führer, dieſer Anordnung zufolge, den Namen des gehabten Lootſen nicht angegeben haben, bevollmächtigt iſt.

In Betreff der Lootſentaxe auf der Themſe, weiſen wir zu einem von Mr. Smith herausgegebenen kleinen Buche hin, zu deſſen Herausgabe er von dem Trinity Houſe bemüßigt worden, betitelt:

An Abstract of the Pilot's Act paſſed in the 52 year Georg III alſo the Bye-Laws, made by the Corporation of Trinity Houſe of Deptford Strond, liſts of the Pilots licensed by the Corporation, and the Fellowship Pilots of the Cinque Ports; and Tables of the Rates of Pilotage, fixed by the ſaid Act, and by the Corporation of Trinity Houſe, for the Coaſt and out-ports under their jurisdiction. d: Auszug der Königlichen Lootſenanordnung mit einem beigefügten Regiement vom Trinity Houſe, nebſt der Lootſentaxe und einer Liſte über die bei den Küſten und Häfen, welche unter die Jurisdiction dieſes Hauſes gehören, angeſtellten Lootſen. Dieſes Werk, wovon wir hier einen Auszug der in den Lootsdiſtrikten des Canals geltenden Taxe liefern, enthält alle über dieſen Gegenſtand erforderliche Nachrichten und iſt daher einem jeden Schiffsführer ſehr nützlich.

Die Lootsungen in dem Diſtrikte Portsmouth's,

von Ower's binnen und außen um die Inſel Wight bis Peverell, hin oder zurück, wie auch in alle Häfen dieſes Diſtrikts hinein und aus denſelben heraus.

Die Lootſen in dieſem Diſtrikte ſind berechtigt die an legend einem Orte des Diſtrikts ankammenden Lootſen abzuhöſen, wenn dieſe auch von London oder den übrigen da herum befindlichen Häfen kämen und alſo zu den vom Trinity Houſe angeſtellten Lootſen gehörten. Allein kein Schiffsführer iſt verpflichtet einen Lootſen von Portsmouth oder Cowes zu nehmen, ehe er Bembridge-Ledge bis 5 miles *), ¼ deutſche Seemeile, und Dunnoſe, St. Catharine und Needles bis auf 3 miles oder ½ deutſche Seemeile nahe gekommen iſt, oder

*) Im Engliſchen heißt 1 mile ſo viel, als im Deutſchen ½ Seemeile oder eine Minute eines Breitengrades.

Digitized by Google

wenn er nach der St. Helens-Rhede segelt, in so fern er von einem der von dem Trinity House angestellten Lootsen von London oder einem andern Orte aus bis dahin geloosset worden. Nimmt er aber einen Lootsen zwischen Owees und Peverell, so muß es einer von den Lootsen seyn, welche zu diesem Distrikte gehören.

Die Taxe der Lootsungen in den Distrikten Portsmouth's und Cowes,

von 5 miles oder ¼ deutsche Seemeile außerhalb Bembridge-Ledge und 3 miles oder ¾ deutsche Meile außerhalb Dunnose oder St. Catharine, wie auch 3 miles oder ¾ Seemeile von der Needles-Pänte, wenn man durch diese Einfahrt nach Spithead, Motherbank, Stokes-Bai oder Cowes-Rhede einsegeln will.

Für Schiffe von allen Größen, die bis auf 17 engl. Fuß tief stechen . . . . . 5 engl. Sh. für jeden Fuß
Von 17 bis 20 Fuß incl. . . . . 6 — — —
Wenn das Schiff über 20 Fuß tief sticht . . . . . 7 — — —

Kommt aber der Lootse nicht an Bord ehe das Schiff unter ½ Meile außerhalb der Bembridger Tonne entfernt ist, so wird ein englischer Shilling für jeden Fuß, den das Schiff tief sticht, weniger bezahlt. (Die obige Taxe gilt auch für die Auslootsung).

Sowohl ein- als ausgehende Schiffe, die auf der St. Helens-Rhede ankern und da liegen bleiben, müssen das halbe Lootsengeld bezahlen.

Der Lootse, welcher von einem Schiffsführer außerhalb der angegebenen Gränze an Bord genommen wird, kann folgende Bezahlung fordern:

Wenn solches 3 Leagues *) außerhalb der Insel Wight geschieht . . . . 3 Lst. 3 Sh. 0 P.
— — 6 dito . . . . . 4 — 4 — 0 —
— — 10 dito . . . . . 6 — 6 — 0 —

und für Entfernungen dazwischen, in gleichem Verhältnisse.

Ein Schiff, das in Cowes-Hafen hinein- oder aus demselben heraussegelt, bezahle für jeden Fuß seines Tiefstechens 1 Shill. Hafen-Lootsengeld.

Der Lootse, welcher ein Schiff, das 17 Fuß und darunter tief sticht, von einem Orte auf der See außerhalb der Insel Wight entweder nach Portsmouth's Hafen, Southampton, Buckler's Hard oder nach Langstone- und Lymington-Hafen hinlootset, ist befugt 2 Shill., und für alle Schiffe, die über 17 Fuß tief stechen, 3 Shill. Zulage für jeden Fuß zu erhalten.

Schiffe, die von Downs mit einem Londoner Lootsen oder einem Lootsen der äußern Häfen nach der Insel Wight geleitet worden und denselben, falls sich kein anderer berechtigter Lootse erbietet, nach einem Orte innerhalb dieser Insel behalten, sollen ihm von St. Helens bis zum Ankerplatze nur das halbe Lootsengeld bezahlen.

Schiffe, die nicht inländisch oder englisch sind, müssen den vierten Theil mehr bezahlen, als in der obigen Taxe festgesetzt ist.

Verlangt ein Schiffsführer während der Zeit, in welcher er vor Anker liegt, einen Lootsen zu seinem Gebrauche, so bezahle er nach der Taxe für jeden Tag 7 Shill. 6 Pence; der Tag, an welchem er ankommt, und der, an welchem er wieder unter Segel geht, wird nicht mitberechnet.

*) League ist eine englische Seemeile, deren 20 auf einen Breitengrad gehen; eine solche Meile enthält also 3 Minuten. Der Deutsche rechnet aber 15 Seemeilen auf einen Grad, folglich 4 Minuten auf eine Meile. Drey engl. Leagues sind demnach 2¼ deutsche, 6 sind 4½, und 10 engl. sind 7½ deutsche Seemeilen; allein die Benennung ist so beibehalten, wie es der Sprachgebrauch der Engländer mit sich führt. Diese Bestimmung der Bezahlung für die Entfernung vom Lande, in welcher der Lootse an Bord kommt, kann sehr zweckmäßig seyn; weil aber die Bestimmung des Abstandes blos auf Schätzung beruht, so können zwischen dem Schiffsführer und dem Lootsen leicht Streitigkeiten über die Entfernung des Schiffes vom Lande entstehen. Man muß daher gleich suchen, mit dem Lootsen hierüber einig zu werden, um mögliche Zwistigkeiten wegen der Bezahlung zu meiden.

Digitized by Google

Die Lootsungen in dem Distrikte Plymouth's,

von Westen her so weit als bis Looe und von Osten her bis Start, hin und zurück, wie auch in alle Häfen hinein und aus denselben heraus, und von allen Oertern innerhalb der Gränze dieses Distrikts.

Kein Schiffsführer ist verpflichtet einen Lootsen in diesem Distrikte zu nehmen, es sei denn, daß er in die Häfen innerhalb der Linie, welche man sich von Rame-Head bis Mewstone gezogen denkt, hinein oder aus denselben heraus will; wenn er aber zwischen Start und Looe einen Lootsen nimmt, so muß es einer der Lootsen des Distrikts seyn, falls einer sich erbittet.

Die Taxe der Lootsungen in dem Distrikte Plymouth's:

1) Alle englische Schiffe, die 14 Fuß und darüber tief stechen, mit Ausnahme der Ostindienfahrer, bezahlen, falls der Lootse außerhalb der Penlee-Hucke oder der Klippen Mewstone an Bord kommt, welches man daraus erkennen kann, daß das westliche Land sich vor Rame-Head offen zeigt, 5 Schill. für jeden Fuß, wenn sie nach Hamoaze, Catwater oder Sutton-Pool hinein wollen.
2) Alle englische Schiffe, die unter 14 bis 8 Fuß tief stechen, bezahlen, wenn der Lootse außerhalb derselben Linie ans Schiff kommt, für dieselben Lootsungen 4 Schill. von jedem Fuß.
3) Alle über 14 Fuß tiefstechende Schiffe, welche innerhalb der gedachten Linie einen Lootsen an Bord erhalten, bezahlen nur 4 Schill. für jeden Fuß; und die, welche unter 14 Fuß tief stechen, bezahlen für dieselben Lootsungen nur 3 Schill. von jedem Fuß.
4) Alle Fahrzeuge, die unter 8 Fuß tief stechen, müssen dieselbe Bezahlung leisten welche oben für 8 Fuß tiefgehende Schiffe bestimmt ist, und werden angesehen, als ob sie 8 Fuß tiefgehend wären.
5) Ein Schiff, dessen Tiefstechen zwischen zwei Fußmaaße fällt, bezahlt nach dem größten, wenn der zwischen fallende Theil über einen halben, aber nach dem kleinsten Fußmaaße, wenn dieser Theil weniger als einen halben Fuß beträgt.
6) Die Auslootsung in die See von irgend einem der erwähnten Häfen wird bezahlt, wie die Einlootsung.
7) Alle ankommende Schiffe, welche in Cawsand-Bai oder in Plymouth-Sund ankern, bezahlen nur die Hälfte der angeführten Taxe.
8) Der Lootse, welcher ein Schiff von einem Hafen nach einem andern hinbringt, wird nach derselben Taxe bezahlt, als wenn er das Schiff innerhalb der zwischen den Landhucken bezeichneten Linie übernommen hätte.
9) Kommt der Lootse zu einem Schiffe, das über 17 Fuß tief sticht, außerhalb der Hucken, so daß die Westküste vor Rame-Head offen gesehen wird, und er lootset dasselbe zu einem der auf the Panchee oder the Shovel liegenden Tonnen hinein, und dieser Lootse wäre einer der 2ten Klasse und sollte von einem Lootsen der 1sten Klasse abgelöst werden, so ist ersterer berechtigt den dritten Theil des Lootsengeldes zu erhalten.
10) Diejenigen Schiffsführer, welche einen Lootsen in der See außerhalb der Linie, welche man von Rame-Head bis Mewstone ziehen kann, an Bord nehmen, bezahlen, wenn der Abstand

3 Leagues *) beträgt	3 Lst.	3 Sh.	0 P.
6 dito	4 —	4 —	0 —
10 dito	6 —	6 —	0 —

und in gleichem Verhältnisse für die dazwischen fallenden Entfernungen.

Fremde Schiffe, die nicht englisch oder inländisch sind, bezahlen den vierten Theil mehr, als in der angeführten Taxe bestimmt ist.

Die Lootsungen in dem Distrikte Falmouth's,

von der Deadmans Hucke bis zu dem Kap Lizard und entgegengesetzt, oder in die Häfen innerhalb dieser Gränze hinein und aus denselben heraus.

Kein Schiffsführer ist verpflichtet in diesem Distrikte einen Lootsen zu nehmen, es sei denn, daß er irgend einen der Häfen, welche sich innerhalb der von den Klippen Manacles bis an die Deadmans Hucke gezogenen Linie befinden, entweder hinein- oder herausseglet; wenn er aber zwischen der Deadmans Hucke und dem Kap Lizard einen Lootsen nimmt, so muß es einer der Lootsen des Distrikts seyn, wofern einer sich meldet.

*) Siehe die letzt vorhergehende Note.

Digitized by Google

Die Taxe der Lootsungen in dem Distrikte Falmouth's.

	8 Fuß und darunter	8 bis 10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	Sh.	Sh	Sh.	Sh	Sh	Sh	Sh.	Sh.	Sh.	Sh.	Sh.	Sh.	Sh.	Sh.
Von der See nach der Carrey-Rhede dem Falmouth- und dem St. Maws-Hafen, wie auch nach St. Juſts-Pool hinein, oder von diesen Oertern in die See hinaus	24	30	35	42	46	50	55	60	67	75	84	94	105	120
Von der See nach dem Helforder Hafen, oder entgegengesetzt	21	24	27	30	34	38	42	47	51	60				
Von der Carrey-Rhede nach Falmouth- und St. Maws-Hafen, wie auch nach St Juſts-Pool, oder umgekehrt	Ein englischer Shill. und 6 Pence für jeden Fuß, den das Schiff tief ſticht.													

Schiffe, die in der See einen Lootſen nehmen, bezahlen:

Wenn der Lootſe außerhalb der Linie, welche man ſich von den Klippen Manacles bis zu der Deadmans Hucke gezogen denkt, an Bord kommt . . . . . 2 Lſt. 2 Sh. 0 P.

Von der Einfahrt zu Helfoed bis Gull-Rock . . . . . 1 — 1 — 0 —

Von 1 mile oder ¼ deutſche Meile außerhalb Shag-Rock oder der Pendennis Hucke 0 — 10 — 6 —

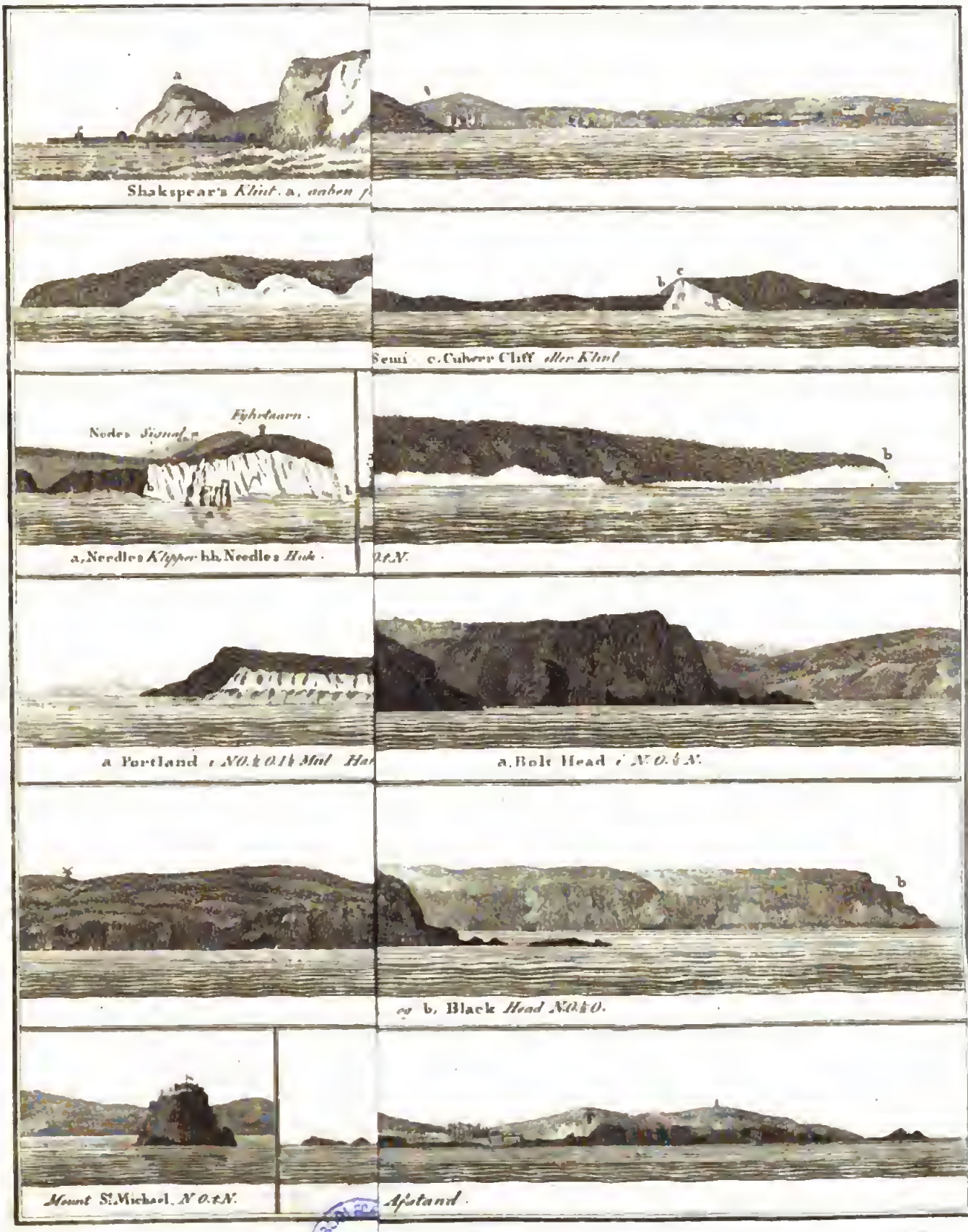
Von außerhalb des Kaps Lizard oder unter gleicher Breite mit demſelben, wenn das Lootſenboot dem Schiffe da begegnet und voran ſegelt, weil der Lootſe, des Wetters oder des Seeganges wegen, nicht an Bord kommen kann, vorausgeſetzt, daß der Schiffsführer in dieſem Abſtande einen Lootſen haben will . . . . . 3 — 3 — 0 —

Fremde Schiffe, die nicht engliſch ſind, müſſen den vierten Theil von der obigen Taxe mehr bezahlen.

Die Lootſen ſind nicht befugt, für die Ein- oder Auslootsung eines Schiffes zu oder aus den Häfen ſogenanntes Trinkgeld oder höhere Bezahlung, als die Taxe beſtimmt, zu fordern, es ſei denn, daß das Wetter außerordentlich hart oder das Schiff auf den Grund gerathen wäre, oder daß es ſich ſonſtiger Gefahren wegen Signal zu geben genöthigt ſähe, dann kann der Lootſe ſich eine paſſende Vergütung oder eine höhere Bezahlung ausbedingen.

680593

Digitized by Google



Digitized by Google

BIBLIOTECA NAZIONALE NAPOLI

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google